



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 250] नई दिल्ली, शुक्रवार, दिसम्बर 18, 2009/अग्रहायण 27, 1931
No. 250] NEW DELHI, FRIDAY, DECEMBER 18, 2009/AGRAHAYANA 27, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 दिसम्बर, 2009

सं. टीएएमपी/58/2008-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/58/2008-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

.....आवेदक

आदेश

(नवम्बर, 2009 के 27वें दिन पारित)

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तन न्यासों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित

करने हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में डिजाइन निर्माण वित्त प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएसओटी) पर अपने सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीबी) में कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु अपने पत्र दिनांक 29 दिसम्बर, 2008 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। चूंकि प्रस्ताव में कुछ कमियां थीं, इसलिए इसे बृहत् प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह के साथ वापिस लौटा दिया गया था।

2. वीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा पहले उठाए गए विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना के साथ विस्तृत प्रस्ताव अपने पत्र दिनांक 12 मार्च, 2009 द्वारा दाखिल किया है। पत्तन ने शुरू में विभिन्न अवधि के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कोकिंग कोयले/स्टीम कोयले के कार्गो हिस्से के आधार पर अपफ्रंट प्रशुल्क दरों के दो विभिन्न सैट प्रस्तावित किए थे। अनुवर्ती प्रस्ताव में, वीपीटी ने इसके द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर एकसमान अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

3.1. प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:—

- (i) प्रस्तावित बर्थ की लम्बाई बर्थ की 18 मी. तक प्रस्तावित चौड़ाई सहित 356 मी. लम्बाई और 40.20 मीटर चौड़ी है। बर्थ के सामने निकर्षित डुबाव 20 मी. परिकल्पित किया गया है।
- (ii) (क) आउटपुट मानकों में विपथन के अलावा दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों और सूत्र का अनुसरण करते हुए बर्थ की सर्वोत्तम घाट क्षमता 12.9 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है। कोकिंग कोयले के लिए प्रति जलयान प्रतिदिन आउटपुट क्रेप साइज पोतों के लिए 70000 टन प्रतिदिन है (दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई मानक 50000 टन प्रतिदिन है) और पेनामेक्स पोत के लिए 42000 टन प्रतिदिन है (दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई मानक 35000 टन प्रतिदिन है)। दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से इस विपथन का कारण वीपीटी दिशानिर्देशों में निर्धारित 2 जलयान अनलोडरों की बजाय 3 जलयान अनलोडरों की तैनाती का प्रस्ताव करना है।
- (ख) टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 9 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है। दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से विपथन स्टेकिंग कारक और कार्गो के टर्नओवर अनुपात के मामले में किया गया है। वीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित 3 टन/वर्ग मी. के स्थान पर 7.5 टन प्रति वर्ग मी. स्टेकिंग कारक अंगीकृत किया है। वीपीटी द्वारा अंगीकृत टर्नओवर अनुपात दिशानिर्देशों में निर्धारित 12 की बजाय 30 है। दिशानिर्देशों से किए गए विपथनों के कारण वीपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव में स्पष्ट किए गए हैं।
- (ग) दिशानिर्देशों के अनुसार, सर्वोत्तम घाट और सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता का निम्नतर अर्थात् 9 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (iii) अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित टर्मिनल की कुल अनुमानित पूंजी लागत रु. 439.72 करोड़ है। अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत अनुमानों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:—

क्र.सं.	विवरण	पूँजी लागत अनुमानन (रु० करोड़ों में)
(i).	सिविल निर्माण लागत (बर्थ के निर्माण और बर्थ साइड निकर्षण की लागत अतिरिक्त)	72.59
(ii).	अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर लागत	261.83
(iii).	विविध लागत	16.72
(iv).	(क). कार्गो प्रहस्तन, भंडारण और विविध सेवाओं के लिए कुल पूँजी लागत (i से iii)	351.14
(v).	(ख). निकर्षण की लागत सहित बर्थ के निर्माण के लिए पूँजी लागत	88.58
(vi).	लाइसेंस शुल्क सहित बर्थ के निर्माण की लागत	83.48
(vii).	बर्थ के समापन निकर्षण की लागत	5.10
(viii).	कुल पूँजी लागत (क+ख)	439.72

पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर से उपस्कर लागत का अनुमान लगाने के समय कुछ बदलाव किए हैं। पत्तन ने 2 के स्थान पर 3 जलयान अनलोडरों, दिशानिर्देशों में निर्धारित 2 के स्थान पर 1 स्टेकर, मानकों में निर्धारित 2 रिकलेमरों के स्थान पर 1 रिकलेमर और 1 रिकलेमर-सह-स्टेकर पर विचार किया है।

- (iv). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता रु० 137.50 करोड़ अनुमानित की गई है। इसने निर्धारित मानकों के अनुसार राजस्व आवश्यकता को प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में प्रमाजित किया है। बर्थ किराया सेवा से कुल राजस्व आवश्यकता रु० 18.90 करोड़ अनुमानित की गई है।
- (v). प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निम्नवत् है:-
- (क). बर्थ किराया - रु० 0.60 प्रति जीआरटी विदेशगामी पोत के लिए
- (ख). कोयला प्रहस्तन प्रभार - रु० 149.72 प्रति टन
- (ग). 10 निःशुल्क दिवसों (25 दिनों के निर्धारित मानकों के स्थान पर) से आगे भंडारण प्रभार
- (i). पहले 5 दिनों के लिए - रु० 10/टन
- (ii). 6 से 10 दिन - रु० 20/टन
- (iii). 11 दिनों से आगे - रु० 40/टन
- (घ). सफाई, धूल निवारण, आदि के लिए विविध प्रभार - रु० 1.50/टन।

3.2. पत्तन ने अपने प्रस्ताव के साथ मसौदा प्रस्तावित दरमान (एसओआर) भेजा है।

3.3. पहले उठाए गए प्रश्नों पर अपने प्रस्ताव के साथ वीपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का प्रतिसाद
(i).	सर्वोत्तम घाट क्षमता: (क). प्रस्तावित अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने वाले स्टीम कोयला/कोकिंग कोयला पोतों के हिस्से का अनुमान लगाने का आधार बताएं।	प्रस्तावित अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने वाले कोकिंग कोयला/स्टीम कोयला पोतों के प्रतिशत हिस्से का अनुमानन, आरआईएनएल/सेल/नालको, इस क्षेत्र में आने वाले बिजली संयंत्र के साथ विचार-विमर्श, मै० टाटा एंड एस्सार द्वारा नए स्टील संयंत्रों के प्रस्तावों और सुविधा के प्रचालन में आने तक पत्तन आने की संभावना वाले 70000 से 200000 डीडब्ल्यूटी से अधिक आकार के पोतों के लिए बल्क कैरियर बेड़े के पोत वितरण पैटर्न पर निर्धारित यातायात पूर्वानुमान पर आधारित है। ब्योरे परियोजना की तकनीकी साध्यता रिपोर्ट में उपलब्ध हैं।
	(ख). क्षमता गणना प्रमाणित करने के लिए पोत के औसत जीआरटी के साथ पिछले तीन वर्षों के दौरान वीपीटी/विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) द्वारा प्रहस्तित स्टीम कोयला/कोकिंग कोयले के ब्योरे पर विचार करें।	क्षमता गणनाएँ जो प्रस्ताव से देखी जा सकती हैं, केपसाइज पोतों/पेनामेक्स गियर-रहित पोतों की प्रस्तावित तैनाती और बर्थ पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के प्रकार के आधार पर परिगणित की गई हैं। यह नोट किया जाए कि आंतरिक हारबर में जीसीबी अथवा वीपीटी बर्थों में से किसी पर

	<p>अभियंत्रित प्रहस्तन प्रणाली है जिसे गणना को प्रमाणित करने के आधार रूप में लिया जा सकता है।</p> <p>मै0 विज्ञापन रीपोर्ट लिमिटेड, जहाँ समाविष्ट प्रहस्तन सुविधाएं मौजूद हैं, द्वारा प्रचालित ईथू 8 और ईथू 9 बर्थों पर अर्जित उत्पादकता पेनामेक्स गियर-रहित पोतों के लिए 25000 टन/दिन है। तथापि, इन बर्थों पर बैकअप क्षेत्र में सीमांकन है, वैसे इस उत्पादकता को प्रस्तावित सुविधा की क्षमता के अनुमानन के लिए आधार रूप में नहीं लिया जा सकता। कोकिंग कोयला केपसाइज और पेनामेक्स के लिए क्रमशः 72000 और 42000 टन प्रतिदिन की आउटपुट दरों पर विचार करने का औद्योगिक साध्यता रिपोर्ट से लिया जा सकता है।</p>												
(ii).	<p>सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:</p> <p>(a) अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए 3 टन प्रतिवर्ष पर स्टेकिंग कोयले के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। इसके विपरीत, बीपीटी ने 7.5 टन प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र पर स्टेकिंग कारक सुविचारित किया है। 3 टन प्रति वर्ग मीटर का प्रतिमानक निर्धारित करने के विपरीत 7.5 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टेकिंग कारक परिकल्पित करने के लिए बीपीटी द्वारा किया गया विस्तृत विश्लेषण भेजे।</p> <p>उपयुक्त अभिकल्पित पीवीसी बैंड इनो अथवा उपयुक्त स्पेसिंग और पैटर्न पर समान पद्धतियों और अभिकल्पित लदाई-पूर्व अवधिक के लिए ग्रेवल की पर्याप्त ऊंचाई का प्रै-लोड रखते हुए समेकन-पूर्व द्वारा भूमि सुधार के मद्देनजर औरत स्टेकिंग कारक टीएसपी दिशानिर्देशों में प्रस्तावित 3 टन/वर्ग मै0 के विपरीत 7.5 टन/वर्ग मै0 परिकल्पित किया गया है। मृदा बनाए रखने पर स्टॉकपाइल क्षेत्र हार्ड स्टैंडिंग के साथ उपलब्ध करवाया जाएगा जिसमें स्टोन सोइलिंग और स्टेकयार्ड में प्रस्तावित स्टोन स्पिल्स से अंतरालों को भरना शामिल है।</p>												
	<p>(b) पत्तन में प्रहस्तित कोकिंग कोयले/स्टीमिंग कोयले के मामले में पिछले दो वर्षों के दौरान बीपीटी/टीएसपीएल द्वारा अर्जित औसत स्टेकिंग कारक भेजे। इस संदर्भ में, यह बताया जाए कि कोकिंग पत्तन न्यास और मुरुगांव पत्तन न्यास में अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन सुविधाओं का अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय परिकल्पित स्टेकिंग कारक 4.7 टन प्रति वर्ग मीटर है।</p> <p>5 टन/वर्ग मै0 से 10 टन/वर्ग मै0 के बीच के कोकिंग कोयले/स्टीमिंग कोयले के मामले में पिछले दो वर्षों के दौरान बीपीटी/टीएसपीएल द्वारा अर्जित औसत स्टेकिंग कारक। तत्संबंधी स्टेक यार्डों में स्टॉकपाइल की प्रकृति पर निर्भर करते हुए, 7.5 टन/वर्ग मै0 की औसत पर विचार किया गया था। इस सुविधा की पारादीप और मुरुगांव पत्तनों पर उस सुविधा से तुलना करना सही नहीं है क्योंकि यह मृदा के प्रकार और इसके विकासों पर निर्भर करता है।</p>												
	<p>(c) 2 के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत सर्वोत्तम यार्ड क्षमता निर्धारित करने के समय पत्तन द्वारा परिकल्पित 30 के औसत टर्नओवर का समर्थन करने के लिए पिछले तीन वर्षों के लिए पत्तन पर कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले का वास्तविक औसत विराम समय भेजे। पिछले तीन वर्षों 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के दौरान उसी कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन/टीएसपीएल द्वारा अर्जित वार्षिक टर्नओवर दर्शाएं।</p> <p>स्टीम कोयले का औसत विराम समय 44 से 53 दिनों के बीच है और कोकिंग कोयले के लिए यह 22 से 25 दिनों के बीच है। तथापि, कोकिंग कोयले के प्रमुख आयातकों में से एक मै0 आईपीए द्वारा यथा निर्धारित पत्तन में 7 दिनों का विराम समय आयातित कोकिंग कोयले के लिए उपयुक्त है अर्थात् 1 सप्ताह का उपयोग स्टॉक पाइल पत्तनों पर ज्यादा या कम होगा। प्रस्तावित पोत के आकार के आधार पर, 2,00,000 डीडब्ल्यूटी के 1 बड़े जलयान के लिए न्यूनतम प्राप्ति क्षमता, 1,50,000 टन के औसत पार्शल भार अथवा 72000 टन के औसत पार्शल भार के दो पेनामेक्स पोत और पत्तन में कार्गो के लिए एक सप्ताह का विराम समय स्टॉकपाइल आवश्यकता के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है। इसलिए, इस प्रस्ताव के लिए 10 दिनों का विराम समय उपयुक्त माना गया है और उस आधार पर स्टॉकपाइल का टर्नओवर अनुपात 30 परिगणित होता है। पिछले तीन वर्षों के लिए टीएसपीएल का वार्षिक टर्नओवर निम्नलिखित है:-</p> <p style="text-align: right;">(लाख टनों में)</p> <table><tr><th>वर्ष/कार्गो</th><th>2007-08</th><th>2006-07</th><th>2005-06</th></tr><tr><td>कोकिंग कोयला</td><td>10.37</td><td>1.04</td><td>0.12</td></tr><tr><td>स्टीम कोयला</td><td>2.21</td><td>3.86</td><td>1.56</td></tr></table> <p>बीपीटी का वार्षिक टर्नओवर सर्वोत्तम टर्नमिनल क्षमता के लिए</p>	वर्ष/कार्गो	2007-08	2006-07	2005-06	कोकिंग कोयला	10.37	1.04	0.12	स्टीम कोयला	2.21	3.86	1.56
वर्ष/कार्गो	2007-08	2006-07	2005-06										
कोकिंग कोयला	10.37	1.04	0.12										
स्टीम कोयला	2.21	3.86	1.56										

		सुविचारित नहीं किया जा सकता, क्योंकि कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला आंतरिक हारबर और जीसीबी में बाह्य हारबर पर विभिन्न बहुउद्देशीय बर्थों में प्रहस्तित किए जाते हैं और कार्गो विभिन्न स्टेक पाइलों पर स्टेक लगाए जा रहे हैं।
	(घ). खंड 2.2.3 में निर्धारित 9 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) सर्वोत्तम यार्ड क्षमता दो विभिन्न परिदृश्यों के अधीन वीपीटी द्वारा निर्धारित घाट क्षमता से कम है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, सर्वोत्तम यार्ड/घाट क्षमताओं का कमतर खंड 3.3.2 के अनुसार टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में सुविचारित किया जाना चाहिए, अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा यातायात पूर्वानुमान के बावजूद टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किया जाना चाहिए। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, 7.5 मि0मी0ट0 के अनुमानित यातायात के आधार पर परिदृश्य 1 के अधीन प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 9 एमटीपीए निर्धारित की गई है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2.3 के अनुसार, कार्यगत अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए टर्मिनल क्षमता घाट क्षमता और यार्ड क्षमता का कमतर सुविचारित किया गया है। 9 एमटीपीए का कमतर कार्यगत टर्मिनल क्षमता, प्रहस्तन प्रभारों और बर्थ किराये आदि के लिए सुविचारित किया गया है।
(iii).	प्रचालन लागत के अधीन 'लाइसेंस शुल्क' मद भूमि और पत्तन परिसंपत्ति के किराये के संदर्भ में है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, यह लागत मद संबद्ध महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार अनुमानित की जानी चाहिए। रु0 15855 लाख को 30 वर्षों की अवधि में बांटते हुए पट्टा किराये के अनुमान का आधार स्पष्ट नहीं किया गया है और इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार भी दर्शाया जाना चाहिए। वीपीटी को सलाह दी जाती है कि पट्टे पर दिए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र और अंगीकृत पट्टा किराये की विस्तृत गणना भेजे।	लाइसेंस शुल्क की गणना पर पुनर्विचार किया गया है और रु0 388.72 लाख निर्धारित किया गया है। पट्टे पर दिए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र की गणनाओं और अंगीकृत पट्टा किराये के ब्योरे भेजे गए हैं।
(iv).	पूँजी लागत अनुमानन: (क). अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव में सुविचारित कोयला प्रहस्तन उपस्कर की संख्या अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के 4.3 - अनुबंध II में विनिर्दिष्ट कोयला प्रहस्तन उपस्कर से मेल नहीं खाती है। उपस्कर की प्रत्येक मद के मामले में प्रतिमानकों से विपथन के कारण स्पष्ट रूप से बताए जाने की जरूरत है।	अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट कोयला प्रहस्तन उपस्कर और प्रस्ताव में प्रस्तावित उपस्कर जलयान अनलोडरों (दिशानिर्देशों में 2 सं. के विपरीत 1 सं.), स्टेकर (दिशानिर्देशों में 2 सं. के विपरीत 1 सं.) को छोड़कर लगभग एकसमान है। तथापि, दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट किए गए 2 सं. के विपरीत कोई क्रैन प्रस्तावित नहीं की गई है। विपथन निम्नलिखित कारणों से प्रस्तावित किया गया है:- जलयान अनलोडर: 2,00,000 डीडब्ल्यूटी आकार के जलयान के लिए पोत लम्बाई लगभग 300 मीटर होगी। इसलिए, पोतों की तेजी से वापसी के लिए तीन गैन्ट्रियाँ अनुशंसित की गई हैं। गैन्ट्रियों में से किसी एक के खराब होने की स्थिति में भी उतराई अनावश्यक रूप से प्रभावित नहीं होगी और पोत की वापसी ज्यादा प्रभावित नहीं होगी। 40 टन क्षमता के ऐसे तीन अनलोडरों, 1 मिनट के चक्र समय के साथ, की उतराई क्षमता 4500 टन/घंटा (1200 टन X 3 अनलोडर) होगी। यह 70000 टीपीडी की औसत आउटपुट दर और अधिकतम 75000 टीपीडी अर्जित करने में समर्थ होगी। स्टेकर: अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्दिष्ट 2 रिक्लेयर और 2 स्टेकर संस्थापित करने की बजाय, वीपीटी ने एक स्टेकर और एक बकेट व्हील रिक्लेयर/स्टेकर रखने का प्रस्ताव किया है क्योंकि बकेट व्हील रिक्लेयर/स्टेकर पूर्व यार्ड डम्पों में कार्गो के स्टेकर और रिक्लेमिंग के प्रयोजन को पूरा करेगा।

		2 क्रेनों पर विचार नहीं करने का कारण 4500 टन/घंटा (1500 टन 3 X अनलोडर) की उत्तराई क्षमता वाली 3 जलयान उत्तराई ग्रेव-मेन्ट्रियों का संस्थापन है जिससे 70000 टीपीडी की औसत और 75000 टीपीडी की अधिकतम आउटपुट दर अर्जित होगी।
(ख).	सामान्य कार्गो बर्थ को सुदृढ़ बनाने की लागत रु0 5795.80 लाख का अनुमान लगाने का ब्योरा भेजे।	सामान्य कार्गो बर्थ को सुदृढ़ करने और निकर्षण की लागत रु0 4879.65 लाख और रु0 509.84 लाख का विस्तृत ब्योरा भेजा गया है।
(ग).	बर्थ के लिए देय लाइसेंस शुल्क शीर्ष के अधीन अनुमानित व्यय (रु0 3468 लाख) की प्रकृति स्पष्ट करें और मूल्यांकन का आधार स्पष्ट करें।	बर्थ के लाइसेंस शुल्क संबंधी रु0 33.30 करोड़ का समावेशन रु0 64.08 (मै0 जोदान एंड कं0 की परिसंपत्ति मूल्यांकन रिपोर्ट के अनुसार) की पुनर्स्थापन लागत पर मौजूदा बर्थ का अवशिष्ट मूल्य है, जो बीओटी प्रचालक से अपफ्रंट वसूल किया जाएगा।
(घ).	सिविल, बर्थ लागत, निकर्षण और उपस्कर शीर्ष के अधीन वैयक्तिक पूंजी मदों की लागत का अनुमान लगाने का आधार विस्तृत गणना के साथ दर्शाएं। पूंजी लागत की प्रत्येक मद के अनुमानन के लिए अंगीकृत इकाई दर से संबंधित अवधि दर्शाएं। पूंजी लागत का अनुमानन सही ठहराने के लिए आकड़ों से अंतर्संबंधित होने में हमारी सहायता के लिए मुख्य पत्रक में प्रासंगिक संदर्भ देते हुए पत्तन द्वारा किए गए दर विश्लेषण/समर्थक दस्तावेजों/गणनाओं की प्रतियां भी भेजें।	ये अनुमान 1 जून 2008 से लागू वीपीटी की दरों की अनुसूची और 1 जून 2008 की वीपीटी की दर अनुसूची में तैयार किए गए दर विश्लेषण और 1 जनवरी 2009 से प्रभावी अधुनातन संशोधन सं. 2 सहित और जहां वीपीटी में दरें लागू नहीं हैं वहां मदों के लिए प्रचालित बाजार दरों/कोटेशनों के आधार पर तैयार किए गए हैं। बर्थ के सुदृढ़ीकरण के मामले में और निकर्षण की लागत हाल ही में मै0 डीसीआई द्वारा की गई गणना रु0 300/घन के आधार पर परिगणित की गई है। अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के संबंध में, अधुनातन कार्य आदेशों के अनुसार पडोसी पत्तनों से एकत्र की गई सूचना के आधार पर परामर्शदाताओं द्वारा अंगीकृत दरें।
(ङ).	सुनिश्चित करें कि पूंजी और प्रचालन लागतों के अनुमानन के लिए अंगीकृत इकाई दरें 1 जनवरी 2009 के प्रचालित दरों के करीब हैं।	टीएमपी द्वारा की गई सलाह के अनुसार, पूंजी और प्रचालन लागत अनुमान प्रचालित दरों के अनुसार संशोधित किए गए हैं जो जनवरी, 2009 के करीब हैं।
(च).	इंजीनियरिंग, पर्यवेक्षण, आकस्मिकताओं, कार्य करार कर के संबंध में पूंजी लागत का 12.8 प्रतिशत लागू करने का आधार इन घटकों के ब्रेकअप के साथ स्पष्ट करें। यह भी सुनिश्चित करें कि क्या कार्य करार कर परिसंपत्तियों की सभी मदों अर्थात् सिविल कार्य, उपस्कर लागत, बिजली कार्य के लिए लागू होगा।	इंजीनियरिंग, पर्यवेक्षण, आकस्मिकताओं के संबंध में पूंजी लागत का 12.8 प्रतिशत लागू करते हुए कार्य करार कर पर पुनर्विचार किया गया है और निम्नलिखित आधार पर 13.296 प्रतिशत परिगणित किया गया है:- <ul style="list-style-type: none">आकस्मिकताओं के लिए आधार लागत का 3 प्रतिशत परियोजना पर्यवेक्षण प्रभारों के संबंध में 5 प्रतिशत है।पिछली परियोजनाओं के लिए अनुसूचित सीपीडब्ल्यूडी दिशानिर्देशों/पद्धति के अनुसार आधार लागत और आकस्मिकताओं पर विस्तृत इंजीनियरिंग और पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए 1 प्रतिशत प्रत्येक।आकस्मिकताओं और पर्यवेक्षण प्रभारों आदि पर विचार करने के बाद परियोजना लागत के 70 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत सरकारी आदेश के अनुसार एपीवीएटी (कार्य करार कर) के अनुसार सुविचारित किया गया है।
(छ).	निकर्षण की मात्रा के ब्योरे और निकर्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत निकर्षण की इकाई दर भेजें।	बर्थ के सामने 14.5 मी0 से 20 मी0 तक गहरा करने के लिए अनुमानित निकर्षण मात्रा जरूरी वृद्धि के साथ किए जा रहे निकर्षण कार्य की करार दर के आधार पर रु0 180/- की दर पर अनुमानित 1,50,000 घन है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 12 मार्च 2009 और वीपीटी से प्राप्त साध्यता रिपोर्ट संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों और वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार भावी आवेदकों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किए गए थे। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और भावी आवेदकों से प्राप्त टिप्पणियां वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रणीत की गई थीं। वीपीटी ने उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5.1. वीपीटी से उसके प्रस्ताव दिनांक 12 मार्च 2009 से प्रकट होने वाले कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण गेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 11 जून 2009 द्वारा अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने अपने संप्रेषण दिनांक 27 जुलाई 2009 द्वारा हमारे प्रश्नों पर प्रतिसाद दिया था। उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी के प्रतिसाद का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का प्रतिसाद																																															
(i).	मौजूदा अवसंरचना और उपलब्ध डुबाव के साथ, स्पष्ट करें कि क्या केपसाइज पोत प्रस्तावित कोयला टर्मिनल पर इसके शुरु होने पर तत्काल पहुंच सकते हैं।	तकनीकी-आर्थिक साध्यता रिपोर्ट (टीईएफआर) 300 मी0 एलओए, 50 मी0 बीम और 18 मी0 डुबाव के आकार के अभिकल्पित पोत के साथ 200000 डीडब्ल्यूटी पोतों के लिए बर्थ का सुदृढीकरण और अपग्रेडेशन परिकल्पित करती है। 300 मी0 एलओए पोत के लिए, अपेक्षित बर्थ लम्बाई 340 मी0 होगी। इसके विपरीत, उपलब्ध वर्तमान बर्थ लम्बाई 356 मी0 है, इसलिए यह 200000 डीडब्ल्यूटी पोतों के लिए पर्याप्त होगा। इसके अलावा, पहुंच चैनल और बाह्य हारबर का घुमाव चक्र 200000 डीडब्ल्यूटी पोतों के लिए गहरा किया जाना प्रस्तावित किया गया है जिसके 2010 के अंत तक पूरा होने की उम्मीद है। इस तरह, प्रस्तावित कोयला टर्मिनल केपसाइज पोतों को इसकी शुरुआत से ही समर्थ होगा।																																															
(ii).	<p>(क). पिछले तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के दौरान वीपीटी द्वारा प्रहस्तित कोकिंग कोयला/स्टीम कोयला पोतों अर्थात् केपसाइज, पेनामेक्स, हैंडीमेक्स की विभिन्न श्रेणियों के अधीन औसत जीआरटी दर्शाएं।</p> <p>(ख). बर्थ किराया प्रभार की गणना में सुविचारित औसत जीआरटी प्रति पोत, पोतों का औसत जीआरटी परियोजना साध्यता रिपोर्ट में सुविचारित जीआरटी से भिन्न है। सही स्थिति दर्शाएं। पोतों की प्रत्येक श्रेणी के लिए पोत के औसत जीआरटी पर पहुंचने का आधार भी स्पष्ट करें।</p> <p>(ग). मै0 वादीनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने विषय प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियों में पोतों की औसत जीआरटी पर कुछ टिप्पणियां की हैं जिनकी जांच करें और उसपर टिप्पणी करें।</p>	<p>पिछले तीन वर्षों के लिए वीपीटी द्वारा प्रहस्तित केप साइज, पेनामेक्स और हैंडीमेक्स पोतों का औसत जीआरटी दर्शाते हुए विवरण नीचे दिया गया है:-</p> <table><thead><tr><th></th><th colspan="3">कोकिंग कोयला</th><th colspan="3">स्टीम कोयला</th></tr><tr><th></th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr></thead><tbody><tr><td>हैंडीमेक्स</td><td>29669</td><td>29089</td><td>29717</td><td>27810</td><td>28313</td><td>26894</td></tr><tr><td>पेनामेक्स</td><td>39042</td><td>39290</td><td>39368</td><td>39034</td><td>39475</td><td>37578</td></tr><tr><td>केपसाइज</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr></tbody></table> <p>(ख) और (ग). साध्यता रिपोर्ट में परिशिष्ट 13.01 में निर्दिष्ट पोतों का औसत जीआरटी पूर्णांकित किया गया है। इसलिए, इसमें अंतर है। औसत जीआरटी पर मै0 वादीनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड द्वारा की गई टिप्पणियों को ध्यान में रखते हुए और कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला पोतों के लिए वीपीटी द्वारा अर्जित जीआरटी : डीडब्ल्यूटी के वास्तविक अनुपात के आधार पर, औसत जीआरटी निम्नवत् रूप में पुनः विचारित किया गया है:-</p> <table><thead><tr><th>पोत आकार (डीडब्ल्यूटी)</th><th>पूर्व प्रस्ताव में पोत का औसत जीआरटी</th><th>पोत का औसत जीआरटी (संशोधित)</th></tr></thead><tbody><tr><td>80000</td><td>42000</td><td>44000</td></tr><tr><td>140000</td><td>85400</td><td>77000</td></tr><tr><td>175000</td><td>106750</td><td>96250</td></tr></tbody></table>		कोकिंग कोयला			स्टीम कोयला				2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	हैंडीमेक्स	29669	29089	29717	27810	28313	26894	पेनामेक्स	39042	39290	39368	39034	39475	37578	केपसाइज	-	-	-	-	-	-	पोत आकार (डीडब्ल्यूटी)	पूर्व प्रस्ताव में पोत का औसत जीआरटी	पोत का औसत जीआरटी (संशोधित)	80000	42000	44000	140000	85400	77000	175000	106750	96250
	कोकिंग कोयला			स्टीम कोयला																																													
	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09																																											
हैंडीमेक्स	29669	29089	29717	27810	28313	26894																																											
पेनामेक्स	39042	39290	39368	39034	39475	37578																																											
केपसाइज	-	-	-	-	-	-																																											
पोत आकार (डीडब्ल्यूटी)	पूर्व प्रस्ताव में पोत का औसत जीआरटी	पोत का औसत जीआरटी (संशोधित)																																															
80000	42000	44000																																															
140000	85400	77000																																															
175000	106750	96250																																															
(iii).	पत्तन और विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) में प्रहस्तित कोकिंग कोयले/स्टीम कोयले के मामले में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान पत्तन पर अर्जित वास्तविक औसत स्टेकिंग कारक भेजें।	मै0 विजाग सीपोर्ट लिमिटेड में कोकिंग कोयले के मामले में अर्जित स्टेकिंग कारक यथा प्रेषित 5.57 टन/वर्ग मी0 है।																																															
(iv).	यह स्पष्ट करने के लिए गणनाओं के साथ विस्तृत विश्लेषण भेजें कि प्रस्तावित मृदा सुधार यार्ड में स्टेकिंग ऊंचाई को कैसे बढ़ाएगा।	इस प्रस्ताव की कोयले के इकाई भार के संदर्भ में समीक्षा की गई थी। कोकिंग कोयले की बल्क घनत्व 0.833 टन/घन है। ईस्ट यार्ड डम्पस जहां प्रस्तावित स्टेक यार्ड स्थिति है, में धूल बेरियर के रूप में 7 मी0 ऊंची कम्पाउंड दीवार बनाने का प्रस्ताव किया गया है। 7 मीटर की स्टेक ऊंचाई पर विचार करते हुए, 6 टन कार्गो प्रति वर्ग स्टेक (7 मी0 x 0.800 टन/घन) किया जा सकता है। इसके अलावा, परिकल्पित मृदा सुधार उपायों से, 7 मी0 की स्टेक ऊंचाई साध्य माननी गई है। यह कहा जा सकता																																															

		है कि विजयग सीपोर्ट लिमिटेड में, स्टोक ऊँचाई 9 से 10 मी० के बीच है :
(v).	<p>वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान स्टीम कोयले का औसत विराम समय 43 से 52 दिन के बीच और स्टेकिंग कोयले के मामले में 22 से 25 दिन के बीच होना बताया गया है। पिछले तीन वर्षों 2005-06 से 2007-08 के दौरान निजी टर्मिनल प्रचालक वीएसपीएल द्वारा अर्जित उत्तर वार्षिक टर्नओवर स्टेकिंग कोयले के मामले में 10.37 दिन और स्टीम कोयले के मामले में 2.21 दिन के स्तर पर बताया गया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, स्पष्ट करें कि क्या दिशानिर्देशों में 12 के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में वीपीटी द्वारा अंगीकृत 30 का प्लेट टर्नओवर सही सिद्ध करने के लिए सहयोगी विकास सुविधाओं में सुधार किया गया है।</p>	<p>वर्तमान प्रणाली में, रेलवे यार्ड प्रत्येक 29 वैनो की तीन आधी ट्रेनों को व्यवस्थित करने के लिए बर्थ के पीछे बनाया गया है। इन ट्रेनों में से दो बर्थ और भांडागारों के बीच और एक ट्रेक भांडागार के पीछे है। जब इस बर्थ का कुल बैक-अप 120000 वर्ग मी० है, उपलब्ध कार्गो स्टेकिंग रेलवे ट्रेकों द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के अलावा और कार्गो प्रहरतन उपस्कर अर्थात् ट्रक, पे-लोडर्स और डोजर्स के संचलन के लिए अपेक्षित क्षेत्र केवल 50000 वर्ग मी० है। कार्गो सामान्यतः लगभग 5 से 6 मी० की ऊँचाई तक चढ़ा लगाया जाता है और वैनन लदाई ट्रकों, डोजरों और पे-लोडरों द्वारा की जा रही है जबकि 1,02,050 वर्ग मी० का प्रस्तावित स्टोक यार्ड अभियंत्रित वैनन लदाई प्रणाली के लिए 9 पूर्ण ट्रेनों प्रतिदिन का संचलन परिकल्पित करता है जो बाद में कार्गो निकासी में तेजी लाता है और कार्गो विराम समय को कम करता है।</p>
(vi).	<p>(क) भूमि के बाजार मूल्य में कुछ तदर्थ वृद्धि लागू करते हुए पट्टा किराये का अनुमान लगाने में वीपीटी द्वारा अंगीकृत पद्धति पट्टा किराया संशोधित करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक और मार्च 2004 के सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाई गई है।</p> <p>(ख) अप्रैल 2008 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया में जोन 1-ख शामिल नहीं है क्योंकि पत्तन ने इस जोन के लिए दर के अनुमोदन की मांग नहीं की थी। इस संबंध में, कृपया वह जोन दर्शाएं जो भूमि के बाजार मूल्य, अवसरचना और पत्तन, आदि द्वारा उपलब्ध की गई सुविधाओं के अनुसार जोन 1-ख के समकक्ष है।</p>	<p>लाइसेंस शुल्क 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए यथा अनुमोदित आधार पट्टा किराये और वीपीटी की अन्य बीओटी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित 2003-04 से 2009-10 तक 2 प्रतिशत वार्षिक की दर से वार्षिक वृद्धि पर विधिवत् विचार करते हुए पुनः परिगणित किया गया है।</p> <p>जोन-1क को जोन 1ख के समकक्ष माना गया है क्योंकि यह जोन-1क के समीप स्थित है। इसलिए, पट्टा किरायों का अनुमान लगाने के लिए जोन-1क के लिए सुविचारित दर जोन-1ख के लिए भी सुविचारित की गई है।</p>
(vii).	<p>(क) वीपीटी ने सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना में दो संख्याओं के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत तीन अनलोडरों पर विचार किया है। परिणामस्वरूप, घाट क्षमता की गणना में सुविचारित उत्तराई दर भी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक की अपेक्षा ज्यादा है। वीपीटी द्वारा इस तरह निर्धारित सर्वोत्तम घाट क्षमता 12.59 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। तथापि, ओमला टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 9 मिलियन टन तक सीमित की गई है क्योंकि यार्ड क्षमता एक सीमित कारक होना बताया गया है। कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता दिशानिर्देशों का पूरी तरह अनुसरण कर रही है अर्थात् दो अनलोडरों की तैनाती और दिशानिर्देशों में निर्धारित आउटपुट प्रतिमानक अंगीकृत करना, 10.55 मिलियन टन प्रतिवर्ष होगा जोकि अभी भी यार्ड क्षमता से अधिक है।</p> <p>उपर्युक्त के मद्देनजर, एक अतिरिक्त अनलोडर की लागत और परिणामी प्रचालन लागत अपफ्रंट प्रशुल्क के गणना में उसपर प्रतिलाभ और तब क्षमता को उस यार्ड से सीमित करते समय सहित अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों से विपथन की अपेक्षा करने वाली अवधारण परिस्थितियों का औचित्य बताएं। यदि घाट क्षमता प्रस्तावित स्तर पर पेन्ड की जाती है तो पत्तन</p>	<p>दो संख्याओं के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत तीन अनलोडरों पर विचार करने का कारण पड़ोसी पत्तनों के साथ प्रतिस्पर्धा करना और 2,00,000 डीडब्ल्यूटी जलयान के लिए पोत की जल्द वापसी अर्जित करने के लिए जिसके लिए जलयान की लम्बाई लगभग 300 मीटर होगी और गैन्ट्रियों में से एक के खराब होने की स्थिति में, उत्तराई अनावश्यक प्रभावित नहीं होगी और पोत की वापसी ज्यादा प्रभावित नहीं होगी। 4500 टन/घंटा (1500 टन x 3 अनलोडर) की 40 टन क्षमता के तीन अनलोडर 70,000 टीपीडी (4500 टन/घंटा x 70% x 22 घंटे) = 69000 या कहें 70,000 प्रतिदिन की औसत आउटपुट दर अर्जित करने में समर्थ होंगे।</p>

	को यार्ड क्षमता में सुधार लाने की संभावनाओं का पता लगाना चाहिए।	
	(ख). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए 2 रिक्लेमरों और 2 स्टेकरों की तैनाती विनिर्दिष्ट करते हैं। इसके विपरीत, पत्तन ने 1 स्टेकर, 1 बकेट व्हील रिक्लेमर, 1 बकेट व्हील स्टेकर/रिक्लेमर पर विचार किया है। वीपीटी द्वारा सुविचारित 3 मोबाइल होपर भी दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर की भी पुष्टि नहीं करता है। दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर से उपस्कर की संख्या और प्रकृति में विपथन के कारण विशेष रूप से उपर्युक्त बिन्दु (क) पर हमारी टिप्पणी और टर्मिनल की उत्पादकता के लिए ऐसे उपस्कर के योगदान के संदर्भ में स्पष्ट करें।	कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए 2 रिक्लेमरों और 2 स्टेकरों के संबंध में, यह बताया गया है कि प्रस्ताव 1 स्टेकर और 1 रिक्लेमर और एक स्टेकर रिक्लेमर सह स्टेकर परिकल्पित करता है जो ईस्ट यार्ड डम्पों में कार्गो की स्टेकिंग और रिक्लेमिंग का प्रयोजन पूरा करेगा। वैसे, टीएमपी दिशानिर्देशों और वीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार निर्दिष्ट उपस्कर में अंतर केवल एक उपस्कर अर्थात् एक रिक्लेमर और एक स्टेकर के विपरीत एक रिक्लेमर सह स्टेकर है। 3. मोबाइल होपर्स के संस्थापन के संबंध में, यह बताया गया है कि अनलोडिंग गैन्ट्रियां कोयले को जलयान से बर्थ के तत्काल पीछे संस्थापित कन्वेयर अथवा मोबाइल होपर्स के माध्यम से गैन्ट्रियों के ट्रैकों के बीच में उतारेगा। यह कहना जरूरी है कि मोबाइल होपर्स और गैन्ट्री दोनों एक इकाई का निर्माण करती है और इसलिए प्रस्तावित 3 अनलोडर के लिए यह जरूरी है कि तीन मोबाइल होपर्स की तैनात किया जाए।
(viii).	2008-09 के अस्थायी वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2009 को जीसीबी बर्थों का लिखित मूल्य दर्शाएँ।	2008-09 के अस्थायी वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2009 को जीसीबी बर्थ का लिखित मूल्य रु0 11.56 करोड़ है। बर्थ का लाइसेंस शुल्क रु0 33.33 करोड़ की बजाय रु0 34.68 करोड़ गलती से सुविचारित किया गया था। इसे दर्तमान प्रस्ताव में सही किया गया है और जरूरी अपफ्रंट प्रशुल्क गणनाएं संशोधित की गई हैं।
(ix).	स्पष्ट करें कि क्या कार्य करार कर परिसंपत्तियों की सभी मदों अर्थात् सिविल कार्य, उपस्कर लागत, बिजली कार्य के लिए लागू होगा।	आकस्मिकताओं और पर्यवेक्षण प्रभारों आदि पर विचार करने के बाद सिविल कार्यों के 70 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत सरकारी आदेश के अनुसार एपीवीएटी (कार्य करार कर) के अनुसार सुविचारित किया गया है। अभियांत्रिक परिसंपत्तियों के संबंध में, लागत के 70 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार कर लगने की उम्मीद है।
(x).	निकर्षण लागत के अनुमानन के लिए अंगीकृत सही इकाई दर दर्शाएं और पत्तन में किए गए इसी प्रकार के कार्य के लिए मै0 ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा हाल ही में दिए गए किसी बिल की प्रति के साथ प्रमाणित भी करें।	बर्थ के समीप निकर्षण के लिए रु0 509.84 लाख की पूंजी लागत का अनुमान मै0 ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (डीसीआई) द्वारा हाल ही में किए गए निकर्षण के अनुसार रु0 300 प्रति घन मी0 पर निकर्षण की इकाई दर अंगीकृत करते हुए लगाया गया है। इसी तरह के किए गए कार्य के लिए मै0 डीसीआई द्वारा दिए गए हाल ही के बिल की प्रति प्रस्तुत की गई है।
(xi).	विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, वीपीटी ने पूंजी लागत के अनुमानों को वैध ठहराने के लिए समर्थन दस्तावेज/दर विश्लेषण आदि नहीं भेजे हैं। परियोजना साध्यता रिपोर्ट में भी अनुमानों को वैध ठहराने वाले दस्तावेज नहीं लगाए गए हैं। इसलिए, यह दोहराया जाता है कि आंकड़ों को एक-दूसरे से जोड़ने के लिए मुख्य पत्रक के संदर्भ देते हुए 1 जनवरी 2009 को अधुनातित पूंजी लागत का अनुमानन सही ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण की प्रति भेजी जाए। अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर लागत का अनुमानन (1 जनवरी 2009 को पत्तन द्वारा अधुनातित) कोटेशनों/बाजार दरों आदि की प्रतियों के साथ प्रमाणित करें।	पूंजी लागत का विस्तृत अनुमान पड़ोसी पत्तनों जिन्होंने हाल ही में पुनर्स्थापन/प्राप्ति रूप में उपस्कर अभियन्हीत किए हैं, से प्राप्त इनपुट के आधार पर तैयार किया गया है जोकि ज्यादा वास्तविक हो सकते हैं।

(xii)

दरमान:

(क). अनुसूची 3 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी यह उल्लेख करने के लिए संशोधित करें कि समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति जब कभी जरूरी हो और सभी अन्य विविध प्रभार जो दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए हैं, शामिल हैं।

(ख). प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार लगाने के लिए कुल कार्गो के 15 प्रतिशत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। वीपीटी द्वारा परिकल्पित 30 के टर्नओवर प्लॉट और प्रस्तावित 10 दिनों की निःशुल्क अवधि पर विचार करते हुए भंडारण प्रभार लगाने वाला कार्गो वास्तव में लगभग 17 प्रतिशत होगा।

(ग). प्रस्तावित स्लैब-वार भंडारण प्रभार पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें। दिनों की संख्या जब कार्गो 10 दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद प्रत्येक स्लैब के अधीन रहेगा, प्रस्तावित भंडारण प्रभार से राजस्व का विस्तृत अनुमानन भेजें।

(घ). कोयला या स्टीम कोयला ढोने वाले 80000 डीडब्ल्यूटी पोत के लिए औसत जीपीटी बर्थ किराया प्रभारों की गणना में वीपीटी द्वारा यथा सुविचारित से भिन्न नहीं हो सकता। वीपीटी उक्त गणना में उपयुक्त शोधन करें।

(ड). हालांकि पत्तन ने बर्थ किराया और समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है, परंतु प्रस्तावित दशों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत रद्द करने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। इसकी पुष्टि करें कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में तटीय पोत/कार्गो का तटीय संचलन परिकल्पित नहीं किया गया है।

अनुसूची 3 के अधीन टिप्पणी यथा सुझावित संशोधित की गई है।

कार्गो का प्रतिशत जिसपर भंडारण प्रभार लगता है, 17 प्रतिशत सुविचारित किया गया है।

विशिष्ट दिशानेर्देशों के अभाव में, भंडारण प्रभारों के लिए इसे 5 दिन स्लैब माना गया है। प्रस्तावित स्लैब-वार भंडारण प्रभार पारादीप और न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनलों के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।

कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला पोतों के लिए वीपीटी में पोत के पार्सल आकार और डीडब्ल्यूटी के वास्तविक अनुपात के आधार पर, औसत पार्सल आकार निर्धारित पुनः सुविचारित किया गया है—

पोत आकार (डीडब्ल्यूटी)	संशोधित गणना में सुविचारित औसत पार्सल
80,000	72000
140,000	126,000
175,000	157500

(ड) इसकी पुष्टि की जाती है कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में तटीय पोत/कार्गो का तटीय संचलन प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में परिकल्पित नहीं किया गया है क्योंकि कोकिंग कोयला चीन, ज. ट्रेलिया, न्यूजीलैंड, अमेरिका आदि जैसे देशों से आयात किया जा रहा है।

5.2 हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों पर स्पष्टीकरण भेजते समय, वीपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना भी संशोधित की है। अपफ्रंट प्रशुल्क गणना और अपने प्रस्ताव दिनांक 12 मार्च 2009 में वीपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे सारबद्ध किए गए हैं—

- (i). लाइसेंस शुल्क 2003-08 की पंचाशीय अवधि में लिखित यथा अनुमोदित आधार पट्टा किराये और 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष तक वृद्धि पर विचार करते हुए पुनः निर्धारित किया गया है। सुविचारित संशोधित पट्टा किराया प्रारंग में सुविचारित रु0 388.72 लाख के विपरीत रु0 204.83 लाख है।

परिणामस्वरूप, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में वार्षिक राजस्व आवश्यकता भी संशोधित की गई है। संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता पहले अनुमानित रु0 50.11 लाख के विपरीत रु0 13565.28 लाख है।

- (ii). बर्थ की पूंजी लागत में, बर्थ के लिए लाइसेंस शुल्क रु0 34.2 लाख (पहले सुविचारित रु0 3469 लाख) किया गया है।

- (iii). पोत की श्रेणियों के लिए औसत पार्सल आकार के आधार पर संशोधित किया गया है—

पोत आकार (डीडब्ल्यूटी)	पू. गणना में सुविचारित औसत पार्सल	संशोधित गणना में सुविचारित औसत पार्सल
पेनामेक्स पोत 80,000	76,000	72,000
केप साइज पोत 140,000	125,000	126,000

केप साइज पोत 175,000	150,000	157500
----------------------	---------	--------

इस संशोधन के परिणामस्वरूप, कुल जीआरटी घंटे संशोधित किए गए हैं।

(iv). वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-

(क). बर्थ किराया प्रभार:

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका भाग	
विदेशगामी पोत (रुपए में)	तटीय पोत (रुपए में)
0.65	0.36

(ख). कोयला प्रहस्तन प्रभार:

(दर रु० में प्रति टन)

नामपद्धति	विदेशी	तटीय
कोकिंग कोयला	147.70	88.60
सूमी कोयला	147.70	88.60

(ग). भंडारण प्रभार:

(i). निःशुल्क अवधि : 10 दिन

(ii). निःशुल्क अवधि के बाद शेष कार्गो रखने के लिए भंडारण प्रभार:

क्र. सं.	विवरण	दर रु० में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग
(i).	पहले 5 दिनों के लिए	9.00
(ii).	6वें से 10वें दिन	18.00
(iii).	11वें दिन से आगे	36.00

6. वीपीटी द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव दिनांक 27 जुलाई, 2009 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों और भावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों, यदि कोई हों, के लिए परिचालित किया गया था। हमें वीपीटी के संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों/भावी आवेदकों से कोई टिप्पणियाँ प्राप्त नहीं हुई थीं।

7.1. हमारे पत्र दिनांक 10 सितम्बर 2009 द्वारा संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में वीपीटी से कुछ बिन्दुओं पर और स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने पत्र दिनांक 19 सितम्बर 2009 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का प्रतिसाद
(i).	यार्ड क्षमता के परिकलन के लिए, पत्तन द्वारा 12 मार्च 2009 के अपने प्रस्ताव में पत्तन द्वारा सुविचारित क्षेत्र 81250 वर्ग मी० था जिसे संशोधित प्रस्ताव में 102050 वर्ग मी० किया गया है। भावी प्रचालक को पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया जाने वाला स्टॉक पाइल क्षेत्र साध्यता रिपोर्ट के परिशिष्ट 12.01 के अनुसार 122000 वर्ग मी० है। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने के लिए क्षेत्र को कम कर 102050 करने के कारण स्पष्ट करें। दिशानिर्देश कुल स्टेक यार्ड क्षेत्र के 70 प्रतिशत का पृथक प्रतिमानक उपलब्ध करवाया है जिसे स्टेकिंग के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है।	सितम्बर 2008 की परियोजना रिपोर्ट में 122000 वर्ग मी० का क्षेत्र, कन्वेयर कोरिडोर (6600 वर्ग मी०) क्षेत्र और कार्यालय तथा प्रचालन भवनों (1000 वर्ग मी०) क्षेत्र अतिरिक्त, स्टॉकपाइल क्षेत्र में चिह्नित किया गया है जिसमें से 81250 वर्ग मी० उपस्कर ट्रैक के लिए 650 X 25 मी० विधिवत् उपलब्ध करवाते हुए 650 X 50 मी० प्रत्येक के 2 स्टॉकपाइलों के साथ यार्ड क्षमता के लिए सुविचारित किया गया था। इसके अलावा, 122000 वर्ग मी० में से केवल 81250 वर्ग मी० पर विचार करने का कारण 9 मी० सर्विस रोड, ड्रेनेज, फेरियल रोड और अन्य सेवा क्षेत्रों के लिए प्रावधान करना है। 122000 वर्ग मी० का कुल क्षेत्र और सितम्बर 2008 में सुविचारित 81250 वर्ग मी० के स्टॉकपाइल दशाते हुए झाड़ू सलान की गई है। संशोधित प्रस्ताव में, 102050 वर्ग मी० का क्षेत्र कन्वेयर कोरिडोर और कार्यालय तथा प्रचालन भवनों के अलावा सुविचारित किया गया है क्योंकि फेरियल सड़कों आदि के लिए 30 प्रतिशत तक स्थान उपलब्ध करवाने हेतु टीएएमपी सूत्र में प्रावधान किया गया है। तदनुसार, 12 मार्च 2009 के प्रस्ताव में देखी गई अनिश्चितता का जुलाई 2009 के संशोधित प्रस्ताव में ध्यान रखा गया है।

(ii). पत्तन द्वारा भेजा गई साध्यता परियोजना रिपोर्ट में 10 टन/वर्ग मी० के स्टेकिंग कारक पर विचार किया गया है। सीपी ने भी प्रचालन कर रहे विभाग के एडिटर लिमिटेड द्वारा अर्जित स्टेक ऊँचाई 9 मी० की सीमा बताया गया है। उपर्युक्त के आधार पर भी जब पत्तन स्वीकार करता है कि पत्तन परिकल्पित मृदा सुधार से, 10 टन/वर्ग मी० के स्टेक कारक अर्जित होने की संभावना है। पत्तन प्रयोगशाला इसके पत्तन में प्रचालक द्वारा प्रयोग किया है। इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में सुविचारित 7 मी० की स्टेक कारक को कम करके 5 मी० प्रस्ताव दिनांक 27 जुलाई 2009 में 6 मी० करने के कारण स्पष्ट करें।

सितंबर, 2009 की साध्यता रिपोर्ट में यह पत्तन प्रति वर्ग मी० का स्टेकिंग कारक परामर्शदाताओं द्वारा परिगणित किया गया था। स्टेकिंग कारक के लिए प्रस्तावित कारक घनत्व और फेरियल दीवार के आधार पर, जोकि 7 मी० ऊँचाई कोकिंग कोयले (7X0.833 = 5.831 अथवा 6.0 टन प्रति वर्ग मी०) के लिए 7 मी० की स्टेक ऊँचाई पर विचार किया गया है। कोकिंग कोयले के संबंध में, कार्गो की प्रकृति भार में हल्की होन और नमी सहित धूलवाला कार्गो की वजह से 5 मी० की स्टेकिंग ऊँचाई (स्टीम कोयला आधारित) में एक आयातक से यथा परामर्श प्रति वर्ग मी० का 4 टन (5X0.833 = 4.165 अथवा 4.0 टन प्रति वर्ग मी०) संशोधित प्रस्ताव (अनुसूची-1 पर संलग्न) में सुविचारित किया गया है।

(iii). पत्तन की गार्ड क्षमता अतिरिक्त अनलाइटर और गार्ड क्षमता तैनात करते हुए 12.59 मिलियन टन प्रस्तावित स्तर प्राप्त करने के लिए है तो यह हो जाता है कि गार्ड क्षमता में सुधार लाने के लिए तलाशी जाए।

अतिरिक्त अनलाइटर और गोबाइल होपर प्रचालन करने का कारण वह उच्चतर पर सुनिश्चित करना था जो कमल पत्तन को प्रतिस्पर्धी बनाएँ। गार्ड क्षमता के संबंध में, टर्नओवर अनुपात के लिए सुविचारित स्टेकिंग कारक रैकों की अपर्याप्त आपूर्ति, पों का सामूहिक आगमन आदि जैसी अप्रत्याशित स्थिति को संबोधित नहीं करता है।

(iv). पत्तन ने स्टेक कारक को 7.5 टन/वर्ग मी० से बढ़ाकर 6 टन/वर्ग मी० कर दिया है, परंतु इसका विकास के संदर्भ में पूंजी लागत संशोधित किया गया है। मूल अनुमान 10 टन/वर्ग मी० स्टेक के आधार पर गार्ड क्षमता में सुधार करने के लिए बताया गया है।

7.5 अथवा 8 टन का स्टेकिंग कारक बहुत एक औसत है। तथापि, मृदा को औसत से कम से कम 50 प्रतिशत ज्यादा क्षमता वहन करने के लिए विकसित किया जाएगा, जोकि के सामूहिक आगमन, रैकों की अपर्याप्त आपूर्ति, टैग-लोडर उपस्कर की खराबी आदि जैसी स्थितियों से निपटने के लिए। इसलिए, पूंजी लागत अनुमान को संशोधित करने की जरूरत नहीं है।

(v). पत्तन कोयला और स्टीम कोयले की स्टेक कारक को घटायी कार्गो मदों के घनत्व पर आधारित किया गया है।

7 मी० का स्टेक घनत्व के आधार पर कोकिंग कोयले के लिए और कोकिंग कोयले के लिए 7 मी० की फेरियल दीवार की ऊँचाई और स्टीम कोयले के मामले में, कार्गो की प्रकृति भार में हल्की और नमी सहित धूलपूर्ण कार्गो होने की वजह से स्टेक ऊँचाई 5 मी० तक सीमित की गई है।

(vi). लाइसेंस शुल्क के अधिकलन से, यह प्रकट होता है कि लाइसेंस वर्ग मी० के कुल भूमि क्षेत्र पर विचार किया गया है। जबकि, परिशिष्ट 12.01 में परियोजना रिपोर्ट में साध्यता रिपोर्ट बताती है कि पत्तन द्वारा कुल 109650 वर्ग मी० भूमि आबंटित की जानी है। लाइसेंस शुल्क के लिए 122000 वर्ग मी०, कार्यालय के लिए 6600 वर्ग मी० और कार्यालय तथा प्रचालन भवनों के लिए 1000 वर्ग मी० शामिल है। सभी निवेश दर्शाएँ और सही स्थिति दर्शाने के लिए प्रस्ताव संशोधित करें। लाइसेंस शुल्क सही से अनुमानित करें।

टोएएमपी की वेबसाइट के पत्र दिनांक 19-08-2009 द्वारा भेजा गई संशोधित टीईएफआर (अगस्त, 2009) के अनुसार आबंटित किए जाने वाला कुल क्षेत्र 109650 वर्ग मी० है (परिशिष्ट 12.01, पृष्ठ 78) जिसमें स्टॉकपाइल क्षेत्र के लिए 102050 वर्ग मी०, लोडर ट्रैक और रेलवे ट्रैक, कन्वेयर कोरिडोर के लिए 6600 वर्ग मी० और कार्यालय तथा प्रचालन भवनों के लिए 1000 वर्ग मी० शामिल है। इसलिए, लाइसेंस शुल्क 109650 वर्ग मी० के कुल क्षेत्र पर परिगणित किया गया है।

विवरण	क्षेत्र टीईएफआर के अनुसार (सितम्बर 2008) (वर्ग मी० में)	क्षेत्र संशोधित टीईएफआर के अनुसार (अगस्त 2009) (वर्ग मी० में)
स्टॉक पाइल क्षेत्र, लोडर, रेलवे ट्रैक आदि	122,000	102,050
कन्वेयर कोरिडोर	6600	6600
कार्यालय और प्रचालन भवन	1000	1000
जोड़	129,600	109,650

यह पुष्टि की गई है कि स्टॉकपाइल क्षेत्र संशोधित टीईएफआर में यथा सुविचारित 102050 वर्ग मी० है।

(vii). पत्तन कोयला लाने वाले पेनामेक्स पोर्टों के लिए पत्तन कोकिंग कोयला कार्गो वहन करने वाले

कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के लिए निम्न प्रहरतन दरें परिगणित करने के कारण दिए गए हैं।

	<p>समान आकार के पोत के लिए अनुमानित 42000 टन/दिन की प्रहस्तन दर के विपरीत 27000 टन/दिन अनुमानित की गई है। अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में अनुमानित भिन्न प्रहस्तन दर का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>(i). कोकिंग कोयले की तुलना में स्टीम कोयला कम भार का कार्गो है जिसके कारण ग्रेब पिकअप संबंधित कम होगा जिसके फलस्वरूप समान प्रकार के उपस्कर से कम उत्पादकता प्राप्त होगी।</p> <p>(ii). कोकिंग कोयला मजबूत कोयला है जबकि स्टीम कोयला बिना नमी का धूलपूर्ण कार्गो है जिसके लिए उतराई तथा स्टेक याडों में परिवहन तथा वैगनों पर लदाई के समय लगातार जल छिड़काव की आवश्यकता होती है, जो प्रहस्तन दर को प्रभावित करती है।</p> <p>(iii). स्टीम कोयले की उतराई के समय धूल उत्सर्जन कोकिंग कोयले की तुलना में ज्यादा है जिसके कारण प्रदूषण रोकने के लिए उतराई दर पर रोक होगी।</p> <p>(iv). चूंकि कार्गो कम वनज का है न कि मजबूत जब कोकिंग कोयले से तुलना की जाती है, इसलिए उत्पादकता स्तर कम है।</p>
	<p>(ख). यदि स्टीम कोयले की प्रहस्तन दर कोकिंग कोयले से भिन्न है तो कृपया स्पष्ट करें कि दो कार्गो मदों की उत्पादकता के भिन्न स्तर पर विचार करते हुए भिन्न-भिन्न समेकित प्रहस्तन दर प्रस्तावित क्यों नहीं की गई है। वर्तमान में घाटशुल्क दर वीपीटी में प्रहस्तित दोनों घटकों के लिए समान है, एक पर्याप्त स्पष्टीकरण नहीं है।</p>	<p>दर को उत्पादकता भले ही समान कार्गो जैसे कोकिंग कोयला, की उत्पादकता के साथ जोड़ना सही महसूस नहीं किया गया है क्योंकि उत्पादकता एकसमान नहीं होगी क्योंकि यह कोकिंग कोयले की विभिन्न श्रेणियों, पोतों आदि की आयु पर भी, निर्भर करती है। वैसे प्रहस्तन प्रभारों के लिए केवल एक दर पर विचार किया गया है।</p>
(v).	<p>विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, वीपीटी ने पूंजी लागत के अनुमानों को वैध ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेज/दर विश्लेषण आदि नहीं भेजे हैं। परियोजना साध्यता रिपोर्ट में भी अनुमानों को वैध ठहराने वाले दस्तावेज नहीं लगाए गए हैं। इसलिए, यह दोहराया जाता है कि आंकड़ों को एक-दूसरे से जोड़ने के लिए मुख्य पत्रक का संदर्भ देते हुए 1 जनवरी 2009 को अधुनातित पूंजी लागत के अनुमानन को सही ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण की प्रतियां भेजी जाएं। अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर लागत का अनुमानन (1 जनवरी 2009 को पत्तन द्वारा अधुनातित) कोटेशनों/बाजार दरों, आदि की प्रतियों के साथ प्रमाणित करें। वे दरें जो अन्य पत्तनों से अंगीकृत की बताई गई है, भी जरूरी दस्तावेजों के साथ स्थगित करें।</p>	<p>सिविल कार्यों के मामले में सितम्बर 2008 और 1 जनवरी 2009 के दौरान सुविचारित दर विश्लेषण की प्रतियां संलग्न की गई हैं।</p> <p>अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के संबंध में, उत्पादक सामान्यतः गैर-विक्रेताओं को बजटीय ऑफर नहीं देते हैं। यह लागत अन्य महापत्तनों द्वारा समान उपस्कर की हाल ही में की गई खरीदों पर आधारित है और यह पुष्टि की गई है कि अनुमानों के लिए अंगीकृत दर प्रचलित बाजार दरों पर आधारित है।</p>
(vi).	<p>प्रथम स्लैब के लिए रु0 9.00 प्रति टन प्रतिदिन के प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए, वीपीटी ने राजस्व आवश्यकता को संभावित भंडारण प्रभार (अर्थात् 17 प्रतिशत) कार्गो द्वारा विभाजित किया है। राजस्व भी अनिकासित रहने की संभावना वाले कार्गो के दिनों की संख्या पर निर्भर करता है। वीपीटी द्वारा समय कारक पर विचार नहीं किया गया है। वीपीटी द्वारा स्पष्टीकरण कि प्रस्तावित दर अन्य मामलों में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क पर आधारित है।</p>	<p>क्षमता का 17 प्रतिशत 10 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद 5 दिनों तक पड़ा रहेगा और भंडारण प्रभार लगाया जाएगा, पर विचार करते हुए संशोधित प्रस्ताव में भंडारण प्रभार संशोधित किए गए हैं। तदनुसार, भंडारण प्रभार पहले पांच दिनों के लिए रु0 1. 85 प्रति टन प्रतिदिन परिगणित किए गए हैं।</p>
(vii).	<p>पत्तन पुष्टि करे कि क्या कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पत्तन द्वारा दाखिल किया गया मौजूदा प्रस्ताव में कोयला बर्थ का मानक फीचर है और अगले पांच वर्षों में वीपीपी आधार पर वीपीटी द्वारा विकसित किए जाने की संभावना वाले किसी अन्य कोयला बर्थ पर लागू होगा।</p>	<p>हाँ। इस प्रस्ताव में उन्नत और अभियंत्रिकीय किए जाने के लिए प्रस्तावित वर्तमान कोयला बर्थ का मानक फीचर है।</p>

(viii).	वीपीटी ने भी जायसवाल नेको इंडस्ट्रीज लिमिटेड की टिप्पणियों पर प्रतिसाद देते समय, रेल और सड़क दोनों द्वारा मार्गों की निकासी के बारे में संकेत दिया था। तथ्यांश परियोजना संध्यता रिपोर्ट से यह प्रकट होता है कि संपूर्ण कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला की निर्यात रेल द्वारा की जाएगी। कृपया पुष्टि करें कि सड़क द्वारा मार्गों की निकासी नहीं की जाएगी। यदि मार्गों का सड़क संचलन परिकल्पित करता है तो समेकित प्रहरतन दर में रियायत प्रस्तावित करें जो अभियंत्रित लदाई प्रणाली और मार्शलिंग यार्ड की सुविधा प्राप्त नहीं करने वाले मार्गों के लिए निर्यात और प्रचालनों की प्रासंगिक लागत के आधार पर विवेचित की जा सकती है। यह वांछनीय होगा कि मार्गों के सड़क संचलन जो भविष्य में हो सकती है के लिए ऐसी प्रशुल्क व्यवस्था हो।	हैं। यह पुष्टि की गई है कि निकासी केवल रेल द्वारा है। यह बोली-पूर्व बैठक में लघुसूचीयित बोलीदाताओं को भी बतल दिया गया है।
---------	--	---

7.2. वीपीटी ने इनारे द्वारा उठाए गए पेशों पर प्रतिसाद देते समय अप्रकट प्रशुल्क गणना को दोबारा संशोधित किया था। संशोधित अप्रकट प्रशुल्क गणना में वीपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे दिए गए हैं:-

- सर्वोत्तम यार्ड क्षमता कोकिंग कोयले के लिए 6 टन/वर्ग मी० और अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव में सुविचारित 6 टन/वर्ग मी० की एकसमान स्टेकिंग ऊँचाई के विपरीत स्टीम कोयले के लिए 4 टन/वर्ग मी० ऊँची स्टेकिंग को विचार करते हुए निर्धारित की गई है। परिणामस्वरूप, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 839 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) पर पुनः परिकल्पित की गई है जिसे इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा सुविचारित 9 मिलियन टन प्रतिवर्ष के विपरीत 8.50 एमटीपीए में पूर्णांकित किया गया है।
- मैनेजल की सर्वोत्तम क्षमता में संशोधनों के मद्देनजर, भिन्न-भिन्न लागत का अनुमान और फलस्वरूप वार्षिक राजस्व आवश्यकता भी संशोधित की गई है। मार्गों प्रहरतन गतिविधि के लिए संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता ₹ 13521.88 लाख और बर्थ प्रहरतन प्रभागों के लिए ₹ 1861.20 लाख है।
- वीपीटी द्वारा संशोधित अप्रकट प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ-साथ इसके पूर्ववर्ती संशोधन प्रस्ताव दिनांक 27 जुलाई, 2009 द्वारा अप्रकट प्रशुल्क प्रस्ताव नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(क) बर्थ किराया प्रभार:

(दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग)

पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 27 जुलाई 2009		संशोधित प्रस्ताव	
विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)	विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
0.65	0.36	0.75	0.42

(ख) कोयला प्रहरतन प्रभार:

(दर रु० में प्रति टन)

घटक	पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 27 जुलाई, 2009		संशोधित प्रस्ताव	
	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
कोकिंग कोयला	147.70	88.60	155.90	93.55

(ग) भंडारण प्रभार:

- निःशुल्क अवधि : 10 दिन
- निःशुल्क अवधि के बाद रेल मार्गों रखरखाव के लिए भंडारण प्रभार:

(दर रु० में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	पूर्ववर्ती प्रस्ताव	संशोधित प्रस्ताव
(i).	पहले 5 दिनों के लिए	9.00	1.85
(ii).	6वें से 10वें दिन	18.00	3.70
(iii).	11वें दिन से आगे	36.00	7.40

- 8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 22 अक्टूबर 2009 को विशाखापत्तनम पत्तन न्यास परिसर में आयोजित की गई थी। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतिकरण किया था। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ता असोसिएशनों और भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।
- 8.2. संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी ने निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी:
- (i). पत्तन द्वारा तैयार की गई अवसंरचना सुधार योजनाओं के आलोक में मध्य/दीर्घकालिक किए जाने वाले विकासों को ध्यान में रखते हुए घाट और यार्ड क्षमता के अमेल पर विस्तृत स्पष्टीकरण नोट।
 - (ii). अवसंरचना सुधार योजनाएं पत्तन द्वारा यथा सहमत अगले 2 से 3 दिनों के समय के भीतर इस मामले के सभी उपयोक्ताओं और भावी बोलीदाताओं को परिचालित करें।
- 8.3. उपयोक्ताओं और बोलीदाताओं को वीपीटी के विषय प्रस्ताव पर अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां, यदि कोई हों, भेजने के लिए एक और अवसर प्रदान किया गया था और पत्तन को एक सप्ताह के भीतर उनपर टिप्पणियां भेजने की सलाह दी गई थी।
- 9.1. संयुक्त सुनवाई में निर्णीत बिन्दुओं के संदर्भ में, वीपीटी ने पत्र दिनांक 13 नवम्बर 2009 और 14 नवम्बर 2009 द्वारा अपने जवाब भेजे थे जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-
- (i). (क). घाट और यार्ड क्षमता के बीच अमेल की जांच की गई है। पत्तन ने स्टेकिंग यार्ड क्षेत्र को 1.02 लाख वर्ग मी० से बढ़ाकर 1.22 लाख वर्ग मी० करते हुए यार्ड क्षमता में वृद्धि करने का निर्णय लिया है। इस प्रयोजन के लिए, पत्तन ने यार्ड क्षमता बढ़ाने के लिए 5 एकड़ अतिरिक्त भूमि आबंटित करने का निर्णय लिया है। इस वृद्धि से, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 10 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है जोकि 12.59 एमटीपीए पर निर्धारित घाट क्षमता का निम्नतर होते हुए टर्मिनल क्षमता के रूप में सुविचारित किया गया है। इसलिए, यार्ड और घाट क्षमता में अमेल संभव स्तर तक कम किया गया है।
 - (ख). इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई में उपयोक्ताओं द्वारा अभिव्यक्त की गई चिंता के मद्देनजर, बर्थ की चौड़ाई भी 18.0 मी० से बढ़ाकर 21.0 मी० प्रस्तावित की गई है। इससे, कुल पूंजी लागत रु० 438.36 करोड़ से बढ़ाकर रु० 461.57 करोड़ हो गई है। यह लागत 11 नवम्बर 2009 को हुई सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) की बैठक में स्वीकृत की गई है। पुनःनिर्धारित यार्ड क्षमता और संशोधित पूंजी लागत के आधार पर प्रस्ताव उपयुक्ततः संशोधित किया गया है और संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क गणना भेजी गई है।
 - (ii). पत्तन ने अवसंरचना सुधार योजनाओं के बारे में भेजे हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-
 - (क). 11 मी० डुबाव वाले पोतों के लिए आंतरिक हारबर प्रवेश चैनल और घुमाव चक्र को गहरा और चौड़ा करने का कार्य पूरा हो चुका था और 12.5 मी० डुबाव वाले पोतों के लिए आंतरिक हारबर प्रवेश चैनल और घुमाव चक्र को गहरा और चौड़ा करने का कार्य किया जा रहा है और अक्टूबर 2010 तक पूरा होने की संभावना है।
 - (ख). एनएचएआई के साथ संयुक्त उद्यम रूप में राष्ट्रीय राजमार्ग को जोड़ने वाली 12.5 कि०मी० की पत्तन संपर्क सड़क पर कार्य जारी है जिससे कार्गो की सुगम आवाजाही में मदद मिलेगी।
 - (ग). रु० 215 करोड़ की अनुमानित लागत पर सड़क अवसंरचना और फ्लाई ओवर पुलों का विकास कार्य प्रगति पर है। अन्य सड़क सुधार प्रस्तावों में 11वीं योजना में सड़क अवसंरचना और फ्लाईओवर पुलों का विकास, पुलों के पुनर्वास सहित दो लेन वाली मौजूदा सड़क का सुदृढीकरण, पत्तन संपर्क सड़क को जोड़ने वाली आंतरिक सड़कों का विकास शामिल है।
 - (घ). 1000 ट्रकों (लगभग) और 20 ट्रेलरों के लिए पार्किंग सुविधाओं के लिए ट्रक टर्मिनल के विकास और लदाई/उतराई के स्थान और पार्किंग क्षेत्र के बीच कुशल संचार प्रणाली वाली सहयोगी सुविधाओं के लिए इच्छा अभिव्यक्ति शुरू की गई है।
 - (ङ). पत्तन स्वयं 200 कि०मी० की ट्रैक लम्बाई का प्रचालन और अनुरक्षण करता है। पत्तन रेलवे प्रणाली में 12 साइडिंग और 17 खुले टर्मिनल हैं। 2007-12 तक 16 और साइडिंग विकसित करने की योजना है। निम्नलिखित रेल संपर्क प्रस्ताव हैं:-
 - रु० 25 करोड़ की अनुमानित लागत पर रेलवे साइडिंग सुविधाओं के आधुनिकीकरण का कार्य प्रगति पर है।
 - ईस्ट यार्ड रेलवे लाइनों को दोबारा बिछाने का कार्य शुरू किया गया है और 9 आधे रैको के स्थान पर 8 पूरे रैको की लदाई की सुविधा प्रदान करने के लिए तेज गति से कार्य प्रगति पर है।
 - ईस्ट यार्ड में 7 मी० ऊंची कम्पाउंड दीवार का निर्माण कार्य प्रगति पर है।
 - वादलापुडी में इंटरचेंज यार्ड और मिण्डी में स्वागत और प्रेषण यार्ड और सहयोगी सुविधाओं का रु० 81 करोड़ की अनुमानित लागत पर विकास।
 - (च). अन्य लोजिस्टिक्स:

- लॉचों और बाजों को प्राप्त करने का कार्य प्रगतिधीन है।
- 3100 एचपी के 3 लाको प्राप्त किए गए हैं।
- उच्च शक्ति की टर्बा को किराये पर लेने के लिए टेंडर आमंत्रित किए गए हैं जोकि कार्रवाई के उन्नत स्तर पर हैं।
- 2 उच्च शक्ति की टर्बा को प्राप्त करने के लिए जारी किया गया कार्य आदेश प्रगतिधीन है।

- (iii). वीपीटी ने पत्र दिनांक 13 नवम्बर 2009 द्वारा पुष्टि की है कि संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव और अवसंरचना सुधार योजनाएं संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता अर्जितियों/गावी बोलीदाताओं को अग्रणी की गई हैं।
- (iv). संयुक्त सुनवाई के पश्चात, मै0 आईएल एंड एफएस मेरीटाइम इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स लि0 से टिप्पणियां प्राप्त की गई थीं। उनके द्वारा उठाए गए सुझावों पर स्पष्टीकरण पत्रों द्वारा भेज दिया गया है।

9.2. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के संदर्भ में, मै0 आईएल एंड एफएस मेरीटाइम इन्फ्रास्ट्रक्चर कं0 लि0 ने अपनी टिप्पणियां वीपीटी को एक प्रति भेजते हुए टीएफपी को भेजी थीं। मै0 सुभाष मोट एंड स्पेशल इकोनॉमिक जोन लिमिटेड ने भी अपनी टिप्पणियां भेज दी थीं। वीपीटी ने बताया था कि मै0 मेन इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स लि0 से उसे भी टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं। वीपीटी ने बोलीदाताओं द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्ति दी थी।

9.3. पत्र दिनांक 13 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में मुख्य संशोधन नीचे दिए गए हैं।

- (i). टर्गिनल की सर्वोत्तम क्षमता पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित 8.5 एमटीपीए के विपरीत 10 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) संशोधित की गई है।
- (ii). बर्थ के सुदृढीकरण की पूंजी लागत पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2009 में रु0 4879.85 लाख से अधुनातित और संशोधित कर रु0 4434.08 लाख की गई है। संशोधित कुल पूंजी लागत पहले अनुमानित रु0 438.36 करोड़ के विपरीत रु0 481.37 करोड़ है।
- (iii). (क). विविध पूंजी लागत (कार्गो प्रहस्तन सेवा अधीन) 5 प्रतिशत के निर्धारित माप के अनुसार वीपीटी द्वारा अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव में विचार किया गया था की बजाय सिविल और उपरकर लागत पर 8 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (ख). संशोधित प्रस्ताव में, निरूपण सहित बर्थ की पूंजी लागत का 8 प्रतिशत (अर्थात् 8 प्रतिशत X रु0 9296.06 लाख = रु0 743.68 लाख) निर्माण के दौरान ब्याज, कार्यगत पूंजी खर्च, आदि की पूर्ति के लिए विविध पूंजी लागत रूप में अनुमानित किया गया है।
- (iv). उपर्युक्त संशोधनों के परिणामस्वरूप, बर्थ किराया सेवा, कार्गो प्रहस्तन सेवा की पूंजी लागत और कुल पूंजी लागत संशोधित किए गए हैं।
- (v). प्रचालन लागत का अनुमान भी संशोधित पूंजी लागत अनुमान के संदर्भ में संशोधित किए गए हैं। लाइसेंस शुल्क के अनुमान भी पत्रों द्वारा अर्जित किए जाने वाले लिए प्रस्तावित अतिरिक्त मुद्रि पर विचार करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (vi). संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता नीचे दी गई है:-

(रु0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन वित्तियन के लिए	बर्थ किराये के लिए
(i).	पूंजी लागत		
	(क). सिविल	7259.46	9296.06
	(ख). अभियांत्रिक और सिविल उपरकर	26182.60	-
	(ग). विविध	2673.37	743.68
	कुल पूंजी लागत	36115.43	10039.74
(ii).	आरओसीई 16 प्रतिशत और पर से	5778.79	1696.36
(iii).	प्रचालन लागत	813.85	503.85
(iv).	कुल राजस्व आवश्यकता	44918.07	2110.21

(vii). अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी करने के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत है:-

(क). बर्थ किराया प्रसार:

दर प्रति जेआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग

विदेशगामी पोत (रु० में)
0.71

(ख). प्रहस्तन प्रभार:

(दर रु० में प्रति टन)

नामपद्धति	विदेशी
कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के लिए प्रहस्तन प्रभार	138.35

(ग). भंडारण प्रभार:

(i). निःशुल्क अवधि : 10 दिन

(ii). निःशुल्क अवधि के बाद पड़े रहने वाले शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर रु० में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग
(i).	पहले 5 दिनों के लिए	1.65
(ii).	6वें से 10वें दिन	3.30
(iii).	11वें दिन से आगे	6.60

(घ). सफाई, धूल निवारण और पर्यावरण आदि के लिए रु० 1.40 प्रति टन पर प्रस्तावित विविध प्रभार।

10. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). यह प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर विकसित किए जाने वाले विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों पर आधारित है।

फरवरी 2008 के महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के दौरान विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में कोकिंग और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होंगी। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी इस स्थिति से भली-भांति परिचित है।

(ii). इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में दर्ज की गई वास्तविक स्थिति की अभिव्यक्ति से देखा जा सकता है कि वीपीटी ने दिसम्बर, 2008 में दाखिल किए गए अपने मूल प्रस्ताव में अब तक चार बार अपना प्रस्ताव संशोधित किया है। दिसम्बर 2008 के मूल प्रस्ताव में अनुमानित पूंजी लागत रु० 413.92 करोड़ थी जोकि उल्लिखित कारणों से संशोधित और अधुनातित की गई थी। विषय प्रस्ताव पर संयुक्त सुनवाई होने के बाद भी, वीपीटी ने पत्र दिनांक 13 नवम्बर 2009 द्वारा अपना प्रस्ताव संशोधित किया है जिसमें पूंजी लागत संशोधित कर रु० 481.57 करोड़ की गई है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं को परिचालित किया गया था।

कुछ भावी बोलीदाताओं ने चिंता व्यक्त की थी कि 18 मीटर पर प्रस्तावित बर्थ की चौड़ाई प्रचालन के मददेनजर पर्याप्त नहीं होगी। यह प्राधिकरण भी यार्ड क्षमता और घाट क्षमता के बीच के अमेल को कम करने के लिए वीपीटी को बार-बार सलाह देता रहा है। यह केवल संशोधित प्रस्ताव दिनांक 13 नवम्बर 2009 में था कि वीपीटी ने बोलीदाताओं द्वारा व्यक्त की गई चिंता को संबोधित किया है। वीपीटी ने अतिरिक्त क्षेत्र के आबंटन पर विचार करते हुए यार्ड क्षमता को बढ़ाकर 10 मिलियन टन प्रति वर्ष (पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्तावों में प्रस्तावित 8.50 एमटीपीए के विपरीत) करने की कोशिश की थी जो घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच के अंतर को काफी हद तक कम किया है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान की गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ वीपीटी द्वारा दिनांक 13 नवम्बर 2009 को दाखिल किए गए पिछले संशोधित प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(iii). वीपीटी ने सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन किया है। कुछ प्रतिमानकों/पैरामीटरों में प्रस्तावित विषयनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

(iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(i). कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 12.59 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है। अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में परिकल्पित कोकिंग कोयले/स्टीम कोयले का हिस्सा क्षेत्र में कुछ उद्योगों के साथ विचार-विमर्श से निर्धारित यातायात पूर्वानुमानों पर आधारित बताया गया है और उस क्षेत्र में नए ऊर्जा/स्टील संयंत्रों के आने की उम्मीद है। पत्तन ने पुष्टि की है कि बर्थ के अपग्रेडेशन और पहुंच चैनल और बाह्य हारबर के घुमाव चक्र को गहरा करने से अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के शुरू होने पर प्रचालक को 20000 डीडब्ल्यूटी तक कंपसाइज पोतों को सेवा प्रदान करने में समर्थ बनाएगा।

(ii). कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानक कंपसाइज पोतों के लिए 50000 टन प्रतिदिन और पेनामेक्स पोतों के लिए 35000 टन प्रतिदिन है। वीपीटी ने 70000 टन प्रतिदिन कोकिंग कोयला वहन करने वाले कंपसाइज पोतों के लिए प्रहस्तन दर पर विचार किया है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों की अपेक्षा ज्यादा है। पेनामेक्स पोतों के लिए, विभिन्न प्रहस्तन दरें अभिकल्पित की गई हैं अर्थात् कोकिंग कोयले के लिए 42000 टन प्रतिदिन और स्टीम कोयला लाने वाले पोतों के लिए 27000 टन प्रतिदिन है।

वीपीटी ने पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा करने और पोत की तेजी से वापसी अर्जित करने के लिए दो संख्याओं के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत तीन अनलोडरों की तैनाती का प्रस्ताव किया है। यह 2 क्रनों के निर्धारित प्रतिमानक की बजाय 3 मोबाइल होपरों से की गई है। परिणामस्वरूप, कोयला लाने वाले कंपसाइज पोत और पेनामेक्स पोत के लिए प्रहस्तन दर दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से उच्चतर सुविचारित की गई है। यह बताया गया है कि वीपीटी इस परियोजना के पूंजी अनुमानों पर पहले ही विचार कर चुकी है और संयंत्र तथा उपस्कर के प्रस्तावित सेट के साथ इसे अनुमोदित कर चुकी है। हालांकि एक अतिरिक्त जलयान अनलोडर की तैनाती का प्रस्ताव किया गया है, परंतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक अनुपातिक रूप से वृद्धि की गई नहीं पाई गई है। तथापि, कुछ भावी बोलीदाताओं ने उल्लेख किया है कि वीपीटी द्वारा सुविचारित 70000 टीपीडी की आउटपुट दर ज्यादा है।

पत्तन ने यह दर्शाने के लिए गणना भेजी थी कि 40 टन क्षमता के तीन अनलोडर और 1500 टन/लोडर की संस्थापित उतराई क्षमता के साथ 70000 टीपीडी का औसत आउटपुट अर्जित कर सकता है। पेनामेक्स पोतों के लिए, प्रहस्तन दर पोत की इस श्रेणी के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 35000 टन के प्रहस्तन प्रतिमानक के विपरीत 42000 टीपीडी परिकल्पित की गई है। वीपीटी द्वारा कंपसाइज पोतों और पेनामेक्स पोतों के लिए भेजे गए कोकिंग कोयले के औसत आउटपुट के निर्धारण पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कंपसाइज/पेनामेक्स पोतों/हैंडीमेक्स जैसे विभिन्न आकार के पोतों के लिए प्रहस्तन प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। ये दिशानिर्देश पोत की विभिन्न श्रेणियों द्वारा प्रहस्तित कोयले के विभिन्न प्रकारों के लिए पृथक उत्पादकता प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं।

विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने कोकिंग कोयला लाने वाले पेनामेक्स पोतों के लिए अंगीकृत 42000 टन प्रतिदिन के विपरीत 27000 टन प्रतिदिन पर स्टीम कोयला लाने वाले पेनामेक्स पोतों की प्रहस्तन दर का अनुमान लगाने के लिए विस्तृत गणना नहीं भेजी है। वीपीटी ने सामान्य रूप से स्पष्ट किया है कि स्टीम कोयला भारत में कोकिंग कोयले की तुलना में हल्का होने के कारण उठाव कम होने से इसकी उत्पादकता कम होती है। इसके अलावा, स्टीम कोयला प्रकृतिवश धूलपूर्ण होने के कारण बार-बार जल छिड़काव करना पड़ता है जिससे प्रहस्तन दर प्रभावित होती है।

पेनामेक्स पोतों द्वारा प्रहस्तित स्टीम कोयले के लिए वीपीटी द्वारा परिकल्पित प्रहस्तन दर के संदर्भ में किसी उपयोक्ता/उपयोक्ता असोसिएशनों/भावी आवेदकों/बोलीदाताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं की गई है। रिकॉर्ड पर कोई भी चीज पर सार विरोधी नहीं होने से और यार्ड क्षमता द्वारा अधिरोपित अन्यथा सीमांकन पर विचार करते हुए भी, यह प्राधिकरण वीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करता है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि यार्ड क्षमता पत्तन द्वारा विकास के लिए उपलब्ध करवाए गए यार्ड क्षेत्र के लिए निर्धारित की जानी चाहिए। दिसम्बर 2008 और मार्च 2009 के इसके पूर्ववर्ती प्रस्तावों में, पत्तन ने स्टेकयार्ड के लिए 81250 वर्ग मीटर का क्षेत्र विकसित करने का प्रस्ताव किया था जिसे जुलाई 2009 के इसके प्रस्ताव में संशोधित कर 102050 वर्ग मी० किया गया है। हालांकि उच्चतर उत्पादकता स्तर अर्जित करने के लिए अतिरिक्त अनलोडर प्रस्तावित किया गया है, तथापि, टर्मिनल की क्षमता 8.5 मिलियन टन प्रति वर्ष की यार्ड क्षमता पर रखी गई थी। यह उल्लेखनीय है कि यार्ड क्षमता उपलब्ध बैकअप क्षेत्र पर निर्भर है और दिशानिर्देश विचार किए जाने के लिए भंडारण क्षेत्र के लिए कोई प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। उसी समय, भंडारण क्षेत्र पर विचार करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पत्तन पर जमीनी हकीकत से विमुख नहीं हो सकता जो घाट क्षमता से ज्यादा या कम मेल खाएगा। जैसाकि पहले बताया गया है, घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच अमेल के मद्देनजर, इस पर बार-बार जोर दिया गया था कि टर्मिनल की समग्र क्षमता को बढ़ाने के लिए पत्तन द्वारा यार्ड क्षमता में सुधार लाने की संभावनाओं की जांच करनी चाहिए। इसलिए, वीपीटी ने प्रस्ताव की समीक्षा की है और यार्ड को विकसित करने के लिए आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र को बढ़ाकर 122330 वर्ग मी० करने का प्रस्ताव किया है। यार्ड विकसित करने के लिए प्रस्तावित कुल क्षेत्र दो भागों अर्थात् कोकिंग कोयले की स्टेकिंग के लिए 101530 वर्ग मी० और स्टेकिंग स्टीम कोयले के लिए 20800 वर्ग मी० में विभाजित किया गया है।

(ii). स्टेकिंग क्षमता:

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के दिशानिर्देश 3 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टेकिंग कारक प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। वीपीटी ने कोकिंग कोयले के लिए 6 टन प्रति वर्ग मीटर स्टेकिंग कारक और स्टीम कोयले के लिए 4 टन प्रति वर्ग मीटर पर विचार किया है। मै० वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने निवेदन किया है कि मूल प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा सुविचारित 7.5 टन प्रति वर्ग मीटर का स्टेकिंग कारक अर्जित नहीं किया जा सकता और अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर पर बनाए रखने का अनुरोध किया है। कुछ बोलीदाताओं ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्टेक ऊंचाई के संदर्भ में पर्यावरण मुद्दे का भी उल्लेख किया था।

विशाखापत्तनम पत्तन में प्रचालन कर रहे विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा अर्जित 9 से 10 मीटर की स्टेक ऊंचाई के आधार पर, पत्तन को लगता है कि 7 मीटर की स्टेक ऊंचाई अर्जित की जा सकती है। पर्यावरण मुद्दों के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इसने प्रस्तावित स्टेक यार्ड स्थान पर धूल अवरोधक के रूप में 7 मीटर ऊंची दीवार बनाने का प्रस्ताव किया है।

7 मीटर की स्टेक ऊंचाई और 0.833 टन/घन पर कोकिंग कोयले का घनत्व पर विचार करते हुए, वीपीटी ने 6 टन प्रति वर्ग मीटर के स्टेकिंग कारक की परिकल्पना की है जो अर्जित की जा सकती है। यह बताया गया है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में प्रचालन कर रहे विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड ने पिछले दो वर्षों में कोकिंग कोयले के मामले में 5.57 टन/वर्ग मी० की औसत स्टेकिंग अर्जित की है। संयोगवश, गैमन इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स लि० ने भी स्टेकिंग कारक 5.95 टन/वर्ग मीटर रखने का सुझाव दिया था जोकि वीपीटी द्वारा सुविचारित स्तर के करीब है। पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए कि वीपीटी द्वारा लगाया गया अनुमान पत्तन में प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा पहले से अर्जित स्टेकिंग बहुत ज्यादा भिन्न नहीं है, इसलिए विश्लेषण में वीपीटी द्वारा अंगीकृत स्टेकिंग कारक पर विचार किया गया है।

स्टीम कोयले के संबंध में, कार्गो की प्रकृति वनज में हल्की और धूलपूर्ण होने के कारण, पत्तन द्वारा 5 मीटर की स्टेकिंग ऊंचाई पर विचार किया है। तदनुसार, कार्गो के घनत्व के आधार पर स्टेकिंग कारक 4 टन प्रति वर्ग मीटर सुविचारित किया गया है। यह अभी भी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से अधिक है। इस विश्लेषण में वीपीटी द्वारा परिकल्पित स्टेकिंग कारक पर बिना कोई संशोधन किए विचार किया गया है।

- (iii). प्लॉट टर्नओवर: दिशानिर्देशों में निर्धारित टर्मिनल के लिए प्लॉट टर्नओवर के लिए प्रतिमानक 12 है। वीपीटी द्वारा सुविचारित वार्षिक टर्नओवर अनुपात 30 है। मै0 वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने वीपीटी द्वारा परिकल्पित टर्नओवर अनुपात पर आपत्ति उठाई है और यह उद्धरित करते हुए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार टर्नओवर अनुपात को स्वीकार करने का अनुरोध किया है कि रेल और सड़क के माध्यम से कार्गो निकासी, रैकों की उपलब्धता, आदि के बारे में पत्तन द्वारा कोई अध्ययन नहीं किया गया है। अन्य भावी बोलीदाता, गैमन इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स लि0 ने यह उद्धरित करते हुए टर्नओवर अनुपात 24 पर विचार करने का अनुरोध किया है कि कोयले के विभिन्न ग्रेडों की 15 से 35 दिनों के बीच मिन्न-मिन्न विराम समय अवधि होगी। पत्तन ने बताया है कि कोकिंग कोयले के प्रमुख आयातकों में से एक को पत्तन द्वारा नियुक्त किए गए परामर्शदाता द्वारा कोकिंग कोयले के लिए औसत विराम समय निर्धारित किया गया है जोकि 7 दिन बताया गया है। विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड में कोकिंग कोयले के लिए औसत विराम समय 10.7 दिन बताया गया है। इसलिए, पत्तन को लगता है कि 10 दिनों पर अनुमानित औसत विराम समय उपयुक्त है। औसत विराम समय के आधार पर, यार्ड क्षमता निर्धारित करते समय स्टॉकपाइल का टर्नओवर अनुपात 30 माना गया है। वीपीटी द्वारा अंगीकृत 30 के प्लॉट टर्नओवर को सही ठहराने के लिए सहायक निकासी सुविधाओं को स्पष्ट करने के हमारे प्रश्न पर, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2012 तक पत्तन द्वारा विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित रेल संपर्कता में सुधार से रेल साइट सेवा बढ़ने की उम्मीद है और इससे कार्गो की निकासी बढ़ती जाएगी और विराम समय कम होता जाएगा। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, यह भी जरूरी है कि यार्ड क्षमता में सुधार किया जाए और क्षमता अमेल परिदृश्य में, कार्गो के दीर्घावधि भंडारण को हतोत्साहित करते हुए यार्ड का सर्वोत्तम रूप में उपयोग करना होगा। वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के आधार पर, वीपीटी द्वारा सुविचारित टर्नओवर अनुपात यार्ड क्षमता की गणना में अंगीकृत किया गया है। संयोगवश, वीपीटी में कोयला टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में टर्नओवर अनुपात 30 पर विचार किया गया था।
- (iv). ऊपर स्पष्ट किए गए स्टेकिंग कारक और टर्नओवर अनुपात को अंगीकृत करते हुए और दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र लागू करते हुए कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के लिए अभियंत्रीकृत टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 10.18 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है। यदि टर्नओवर अनुपात और कार्गो स्टेकिंग कारक पर पूरी तरह प्रतिमानकों के अनुसार विचार किया जाता है, तो यार्ड क्षमता संशोधित पैरामीटरों के आधार पर निर्धारित 10.18 एमटीपीए के विपरीत 2.15 मिलियन टन प्रतिवर्ष होगी।
- (ग). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता: कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अभियंत्रीकृत टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता दो क्षमताओं अर्थात् बिना पूर्णांकित किए अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में घाट और यार्ड, का निम्नतर होने के कारण 10177986 टन प्रतिवर्ष (लगभग 10.18 एमटीपीए) पर विचार किया गया है। स्टीम कोयला 1.22 एमटीपीए तक की क्षमता प्रयोग करेगा और शेष 8.96 एमटीपीए कोकिंग कोयले के लिए है।
- (घ). मै0 वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने टिप्पणी की थी कि पहले वर्ष में ही 70 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता अर्जित नहीं की जा सकती। प्रचालक को क्षमता तैयार करने और बनाए रखने में कुछ समय लगेगा और, इसलिए, प्रारंभिक वर्ष में निम्नतर स्तरों जैसे 30 प्रतिशत पर क्षमता उपयोगिता पर विचार करने और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के समय इसमें प्रत्येक वर्ष थोड़ी-थोड़ी वृद्धि करने का अनुरोध किया था। यह स्वीकार करना होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले किसी यातायात की बजाय सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर निर्धारित किया जाना चाहिए। दिशानिर्देशों द्वारा यथा अपेक्षित, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही प्रहस्तित यातायात की बजाय दिए गए सूत्र के आधार पर निर्धारित टर्मिनल की केवल सर्वोत्तम क्षमता को स्वीकार करेगी। यह संबद्ध बोलीदाताओं के लिए है कि वे अपनी वित्तीय बोली निरूपित करते समय मात्रा निर्माण निर्धारित करें।
- (व). पूंजी लागत:

वीपीटी द्वारा अनुमानित कोयला टर्मिनल के लिए संशोधित पूंजी लागत रु 461.57 करोड़ है जिसमें से रु 100.40 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए आबंटनीय है और रु 361.17 करोड़ नीचे यथा स्पष्ट की गई कार्गो प्रहस्तान सेवाओं के लिए हैं:-

(क). बर्थिंग गतिविधि:

- (i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं के लिए पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण की लागत, यदि कोई हो, शामिल है। दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि पत्तन न्यास द्वारा अनुमानित के अनुसार लागत पर विचार किया जाए।

अभियंत्रीकृत कोयला बर्थ की लम्बाई 356 मीटर और बर्थ की चौड़ाई 21 मीटर परिकल्पित की गई है। बर्थ की लागत रु 8786.22 लाख अनुमानित की गई है। इसमें सामान्य कार्गो बर्थ के सुदृढ़ीकरण के लिए रु 5454.06 लाख की अनुमानित लागत और वीपीटी द्वारा विकसित और उपलब्ध करवाए गए निर्मित बर्थ की लागत के लिए लाइसेंस शुल्क रूप में प्रचालक द्वारा पत्तन को देय रु 3332.16 लाख शामिल है।

हालांकि पत्तन ने इस भुगतान को लाइसेंस शुल्क कहा है, परंतु यह स्वीकार करना होगा कि यह प्रचालक को उपलब्ध करवाए गए निर्मित बर्थ का हिस्सा है जिसके अलावा निर्माण के लिए प्रचालक को व्यय करना होगा। वर्तमान मामले में, चूंकि बर्थ किराया प्रचालक द्वारा वसूल किया जाएगा, इसलिए अपेक्षित बर्थ का निर्माण करने की लागत पर विचार करना तर्कसंगत है।

- (ii). वीपीटी ने मै0 ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा हाल ही में किए गए कार्य के आधार पर रु 300/घन की इकाई दर अंगीकृत करते हुए बर्थ के समीप निकर्षण के लिए रु 509.84 लाख का अनुमान लगाया है। पत्तन द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर निकर्षण लागत के अनुमानन पर विश्वास किया गया है।
- (iii). पत्तन ने बर्थ और निकर्षण के लिए अनुमानित पूंजी लागत पर 8 प्रतिशत लागू करते हुए निर्माण अवधि के दौरान ब्याज, कार्यगत पूंजी अंतर, आदि के लिए रु 743.68 लाख पर विविध लागत का भी अनुमान लगाया है। बर्थ किराया सेवा के अधीन विविध लागत का अनुमानन अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों से अनुबंध-III के खंड 4.4 में निर्धारित पूंजी लागत प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाया गया है। पत्तन ने इस संबंध में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से किए गए विपथन के औचित्य के साथ कोई कारण स्पष्ट नहीं किया है। ऐसी स्थिति में, बर्थ किराया सेवा के अधीन वीपीटी द्वारा विविध पूंजी लागत का अनुमानन, जोकि दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है, अलग रखा गया है।

(ख). कार्गो प्रहस्तान गतिविधि:

- (i). सिविल निर्माण लागत:
अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला टर्मिनल के लिए शामिल सिविल कार्यों को बृहत् रूप से दर्शाते हैं और पत्तन से सिविल लागत का अनुमान लगाने की अपेक्षा करते हैं। सामान्यतः सिविल कार्यों की मदें अनलोडिंग टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मदों की मानक सूची का पालन करती है।
- (ii). उपस्कर लागत:
दिशानिर्देशों के अनुसार, उसमें निर्धारित उपस्कर की सूची के लिए उपस्कर लागत अनुमानित की जाती है। दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर से वीपीटी द्वारा किए गए विपथनों और ऐसे विपथनों के लिए पत्तन द्वारा दिए गए औचित्यों पर नीचे बर्चा की गई है:-

- (क). वीपीटी ने 2 सं. पर निर्धारित प्रतिमानक के स्थान पर 3 जलयान अनलोडरों पर विचार किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अतिरिक्त जलयान अनलोडर पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा करने और पोत की तेजी से वापसी करने के लिए प्रस्तावित किया गया है। परिणामस्वरूप, जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में बताया गया है, पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों की अपेक्षा उच्चतर औसत आउटपुट दर पर विचार किया है।

- (र३). उपस्कर की मानक सूची अन्य उपस्कर में 2 क्रैनें, 2 रिक्लेमर और 2 स्टेकर निर्धारित करती है।

वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि मोबाइल होपरों और गैन्ट्री दोनों मिलकर एक इकाई बनाती है और इसलिए 3 अनलोडरों का अनुपालन करने के लिए, 2 क्रैनें के निर्धारित प्रतिमानक की बजाय तीन मोबाइल होपरों पर विचार किया गया है।

स्टेकर और रिक्लेमरों के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि 1 स्टेकर और 1 रिक्लेमर और एक स्टेकर रिक्लेमर सह स्टेकर कार्गो की स्टेकिंग और रिक्लेमिंग के प्रयोजन को पूरा करेंगे। वैसे, विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के संदर्भ में उपस्कर में भिन्नता केवल एक उपस्कर अर्थात् एक रिक्लेमर सह स्टेकर पर है। पत्तन अलग-अलग एक रिक्लेमर और एक स्टेकर की बजाय एक रिक्लेमर सह स्टेकर की तैनाती प्रस्तावित करता है।

यह उल्लेखनीय है कि अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि पत्तन द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव डालने वाली पत्तन विशिष्ट शर्तों के मददेनजर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन करे। वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के मददेनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर के अनुपालन पर किसी भी उपयोक्ता/बोलीदाता ने आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए यह प्राधिकरण इन मदों के अनुमानों को स्वीकार करता है।

- (iii). पत्तन द्वारा तैयार किए गए सिविल और उपस्कर लागत अनुमान किसी आवश्यकता का ध्यान रखने के लिए आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान के लिए है जिसे अनुमानों, कार्य करार कर और मृदा जांच, इंजीनियरिंग/पर्यवेक्षण प्रभार में परिकल्पित नहीं किया गया है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, वीपीटी ने बर्थ की लागत, सिविल कार्य के लिए अंगीकृत इकाई दर और उपस्कर लागत के संदर्भ में पूंजी लागत के अनुमानों के वैधीकरण के लिए पत्तन ने डेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा किए गए निकर्षण कार्य के लिए हाल ही के बिल की प्रति के अलावा कोई समर्थक दस्तावेज/दर विश्लेषण आदि नहीं भेजे हैं।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अनुमान 1 जून 2008 से लागू वीपीटी की दर अनुसूची और वीपीटी दर अनुसूची में तैयार किए गए दर विश्लेषण के आधार पर और 1 जनवरी 2009 से प्रभावी दरों में संशोधनों पर विचार करते हुए तैयार किए गए हैं। उन मदों के लिए जहां दरें वीपीटी में लागू नहीं हैं, बाजार दरों/कोटेशनों में प्रचलित दरों पर विचार किया गया है। अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर लागत के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उत्पाद निर्माता सामान्यतः गैर-विक्रेताओं को बजटीय ऑफर नहीं देते हैं। यह लागत अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा समान उपस्करकी हाल ही में की गई खरीदों पर आधारित है और इसने पुष्टि की है कि अनुमानों के लिए अंगीकृत दर प्रचलित बाजार दरों पर आधारित है।

- (iv). पत्तन द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों से, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा भेजे गए अनुमानों पर विश्वास करता है परंतु अनुवर्ती विश्लेषण में यथा स्पष्ट कि गए विविध पूंजी लागत के अनुमानों में संशोधन किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि किसी भी उपयोक्ता अथवा बोलीदाता को वीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल और उपस्कर लागत पर कोई आपत्ति नहीं है। विविध पूंजी लागत के संदर्भ में, दिशानिर्देश इस मद का अनुमान लगाने के लिए सिविल और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। मै0 वादिनार ऑथल टर्मिनल लिमिटेड ने सुझाव दिया था कि विविध लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रतिमानक में सिविल तथा उपस्कर लागत की कम से कम 30 प्रतिशत वृद्धि की जानी चाहिए।

वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में सिविल और उपस्कर लागत पर 8 प्रतिशत विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। पत्तन ने बताया है कि ₹0 461.57 करोड़ की कुल संशोधित पूंजी लागत जिसमें बर्थ किराये के अधीन विविध पूंजी लागत और कार्गो प्रहस्तन सेवा के अधीन विविध पूंजी लागत दोनों प्रासंगिक सिविल और उपस्कर लागत के 8 प्रतिशत पर अनुमानित

किए गए हैं। सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) द्वारा स्वीकार की गई है।

विविध पूंजी लागत का अनुमानन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाया गया है। विषयों पर विचार करने के कारण भी वीपीटी द्वारा सुविचारित संशोधित प्रतिमानक को स्पष्ट करने के लिए जरूरी विश्लेषण के साथ रिकार्ड में नहीं लाया गया है। यहां यह कहना प्रासंगिक होगा कि अन्य महापत्तन न्यासों में कोयला टर्मिनलों का अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए अनुमानित किया गया है। इसलिए, केवल इसके मामले में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विषयन करने के लिए पत्तन द्वारा कोई असाधारण परिस्थितियां नहीं बताई गई हैं। ऐसी स्थिति में, विविध लागत का अनुमानन संशोधित किया गया है और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है।

- (v). उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, बर्थ किराया सेवा के लिए पूंजी लागत रु 9296.08 लाख और कार्गो प्रहस्तन सेवा रु 35114.17 लाख कुल रु 44410.23 लाख पर विचार किया गया है।
- (vi). मै0 वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने महंगाई और मूल्य वृद्धि के कारण कम से कम 25 प्रतिशत वृद्धि करने का सुझाव दिया था क्योंकि परियोजना 2-3 वर्षों की अवधि में कार्यान्वित की जाएगी। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पूंजी लागत अनुमान जनवरी, 2009 को प्रचलित दर पर आधारित हैं। अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, आधार अपक्रंट प्रशुल्क सीमा का वार्षिक सूचीयन डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत दर से स्वीकार्य है।
- (vii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। मै0 वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने निवेश में मौजूदा गिरावट, ऋण सुविधा प्राप्त करने में मुश्किल, आदि के मददेनजर प्रतिलाभ को बढ़ाकर 20 प्रतिशत करने का अनुरोध किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में आरओसीई दर की समीक्षा की गई थी और महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु वर्ष 2009-10 के लिए 16 प्रतिशत का आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय लिया गया था। इसलिए, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है। यह बर्थ किराया सेवा के लिए रु 14.87 करोड़ और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए रु 56.18 करोड़ परिगणित होता है।

(vi). प्रचालन लागत:

- (क). गैमन इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स लिमिटेड ने बिजली उपभोग समान परियोजना के लिए कुछ विश्लेषण के आधार पर 2.393 इकाईयां प्रति टन पर विचार करने का अनुरोध किया है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन में अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन के मामले में बिजली उपभोग 1 इकाई प्रति टन से कम है और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार गणना में परिकल्पित 1.4 प्रति टन उपयुक्त है। मुरुगांव पत्तन न्यास और पारादीप पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्तनों के कोयला टर्मिनल के लिए भी अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार बिजली उपभोग को स्वीकार करता है। 1.4 इकाई प्रति टन का बिजली उपभोग निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है जिसे प्रचालन लागत के अनुमानन में सुविचारित किया गया है। वीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु 6.20 है और पत्तन ने पुष्टि की है कि यह पत्तन द्वारा खर्च की गई बिजली की प्रचलित इकाई लागत पर आधारित है। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ और द्रव कार्गो बर्थ के लिए फरवरी 2009 में पहले निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क में भी, वीपीटी ने रु 6.20 बिजली की इकाई दर निर्दिष्ट की थी जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था।
- (ख). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर पर 7 प्रतिशत, बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (ग). मूल्यहास, दिशानिर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1966 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति (एसएलएम) के लिए मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिगणित किया जाना चाहिए। परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार, मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकल्पित किया गया है।
- (घ). टर्मिनल के प्रचालन के लिए वीपीटी द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि के लिए पट्टा किराये 122330 वर्ग मी0 के मंडारण क्षेत्र, 6600 वर्ग मी0 के कन्वेयर और 1000 वर्ग मी0 के कार्यालय तथा प्रचालन भवन क्षेत्र के लिए परिगणित किए गए हैं।

वीपीटी ने पुष्टि की है कि पट्टा किराया 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर के आधार पर अनुमानित किया गया है। वार्षिक वृद्धि वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक दरों की मौजूदा अनुसूची के अनुसार 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से सुविचारित की गई है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जोन 1ख में आबंटित (की जाने वाली) भूमि के लिए दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं है, इसलिए इकाई दर जोन 1क जोकि समीपवर्ती है और जोन 1ख के समकक्ष है, के लिए लागू मौजूदा पट्टा किराये पर सुविचारित की गई है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाता है। वीपीटी से संबंधित भूमि का पट्टा किराया मार्च, 2004 में जारी की गई भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा और 1998-2003 और 2003-08 की पंचवर्षीय अवधियों के लिए 22 अप्रैल 2008 को आदेश सं. टीएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया संशोधन के लिए देय है परंतु पत्तन ने महापत्तन न्यासों की भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार पट्टा किराये के संशोधन के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है।

(ड). दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की जाए।

अपने संशोधित प्रस्ताव में, वीपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व आवश्यकता का अनुमान लगाने के समय बर्थ के निर्माण और निकर्षण से संबंधित समेकित पूंजी लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास और 1 प्रतिशत की दर से बीमा पर विचार किया है।

हालांकि दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर प्रचालन लागत सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्ति को पर्याप्त बीमा कवर की आवश्यकता होती है और तथ्य यह है कि परिसंपत्ति का मूल्य टूटफूट के कारण मूल्यहासित होगा इससे इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य पत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, यह स्थिति स्वीकार की गई थी और बीमा की लागत तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए सुविचारित किए गए थे।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व आवश्यकता के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी बीमा लागत तत्त्व 1 प्रतिशत और मूल्यहास पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित किए गए हैं। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि वह व्यय की किसी मद विशेष पर निर्णय ले सके, जिसे वह ऐसे प्रतिमानकों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा परिकलित करते समय समावेशित करने पर विचार करता है जिनके लिए प्रतिमानक दिशानिर्देशों में स्पष्ट नहीं किए हैं।

(vii). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध-1 रूप में संलग्न की गई है।

(क). कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व आवश्यकता ₹0 13705.53 लाख अनुमानित की गई है जोकि ₹0 8087.26 लाख की प्रचालन लागत और ₹0 5618.27 लाख की पूंजी लागत पर प्रतिलाभ का जोड़ है।

(ख). दिशानिर्देशों के अनुसार, कुल राजस्व आवश्यकता का 98 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित किया गया है और पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए 1 प्रतिशत भंडारण प्रभार और 1 प्रतिशत विविध प्रभार में प्रभाजित किया गया है।

(ग). जैसाकि पहले बताया गया है, परिकल्पित स्टीम कोयले के लिए प्रहस्तन दर कोकिंग कोयले से गिना है। इसलिए, पत्तन को सलाह दी गई थी कि उक्त दो कार्गो मदों के लिए उत्पादकता के आधार पर भिन्न समेकित प्रहस्तन दर प्रस्तावित करने पर विचार करें। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयले की विभिन्न श्रेणियों के लिए पृथक दरें निर्धारित किए जाने की स्पष्ट रूप से अपेक्षा नहीं करते हैं। वीपीटी ने यह उद्धरित करते हुए दोनों कार्गो मदों के लिए एकसमान प्रशुल्क के निर्धारण पर भी जोर दिया है कि समान कार्गो अर्थात् कोकिंग कोयला के लिए भी उत्पादकता कोकिंग कोयले, पोतों की आयु आदि की विभिन्न श्रेणियों पर ज्यादा निर्भर करेगी। इस प्रकार, 10.18 एमटीपीए पर निर्धारित टर्मिनल की

- सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन सेवा से रु० 13431.41 लाख की अनुमानित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए समेकित प्रहस्तन दर रु० 131.94 प्रति टन परिगणित की गई है।
- (घ). वीपीटी द्वारा प्रस्तावित समेकित प्रहस्तन प्रभार में पोत से कार्गो की उतराई के लिए झ्रमार, भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण, 10-दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग, घाटशुल्क सहित रेलवे वैनो पर लदाई और जब कभी जरूरी हो लेबर की आपूर्ति और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी अन्य विविध सेवाएं शामिल हैं।
- (ङ). वीपीटी ने कुल कार्गो का 17 प्रतिशत परिकल्पित किया है जिसपर विलंबशुल्क लगेगा। इसने प्रथम स्लैब (6वें दिन से 10वें दिन) के लिए 1.65 प्रति टन पर प्रस्तावित की है। बाद के स्लैबों के लिए, प्रस्तावित दर पूर्ववर्ती स्लैब की दोगुनी है।

सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता और अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता में संशोधन के मद्देनजर, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित इकाई भंडारण प्रभार वीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए संशोधित किया गया है।

- परिणामस्वरूप, प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार रु० 1.58 प्रति टन प्रतिदिन अथवा वीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रथम स्लैब के लिए हिस्सा है। तदनुसार, अनुवर्ती स्लैबों के लिए दरें वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित की गई हैं।
- (च). संशोधित राजस्व आवश्यकता और संशोधित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु० 1.40 प्रति टन के स्थान पर रु० 1.35 प्रति टन निर्धारित की गई है। विविध प्रभार में सफाई, धूल निवारण, पर्यावरण सुरक्षा आदि के प्रभार भी शामिल हैं।
- (छ). बर्थिंग सेवा से राजस्व आवश्यकता पत्तन द्वारा अनुमानित रु० 2110.21 लाख के विपरीत रु० 1983.78 लाख परिगणित होता है।

सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनिमय दर लागू करते हुए रुपए मूल्य को डॉलर में बदलते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित होते हैं। यह प्राधिकरण अन्य महापत्तन न्यासों पर अपक्रंट बर्थ किराये को अंतिम रूप देते समय अपक्रंट बर्थ किराया प्रभार को उल्लिखित कारणों से केवल रुपए रुप में अनुमोदित करने का निर्णय पहले ही ले चुका था।

वीपीटी ने विदेशगामी पोत के लिए रुपए रुप में बर्थ किराया रु० 0.71 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया है। बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति सामान्य रूप से अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है। टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता यार्ड क्षमता द्वारा सीमित की गई है। तदनुसार, स्टीम कोयले की मात्रा 1.22 एमटीपीए अर्थात् यार्ड क्षमता गणना में निर्धारित स्तर पर सुविचारित की गई है। वीपीटी द्वारा भेजे गए कोकिंग कोयला लाने वाले केपसाइज/पेनामेक्स पोतों का प्रतिशत हिस्सा कोकिंग कोयला क्षमता वितरित करने के लिए आधार रूप में लिया गया है। उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, विदेशगामी पोत के लिए बर्थ किराया रु० 0.854 प्रति जीआरटी प्रति घंटा है (गणना अनुबंध-1 के हिस्से के रूप में संलग्न की गई है)।

- (ज). पत्तन ने 31 मार्च 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार बर्थ किराये एवं समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। तथापि, प्रस्तावित दरों और रियायती प्रशुल्क पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्वीकृत करने के राजस्व प्रभार पर विचार नहीं किया गया है। इसका उल्लेख किए जाने पर, पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में कोई तटीय पोत/कार्गो के तटीय संचालन परिकल्पित नहीं किए गए हैं क्योंकि कोकिंग कोयला अन्य देशों से आयात किया जा रहा है। हालांकि तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायती दर निर्धारित करने का राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, परंतु इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार तटीय श्रेणी के लिए रियायती दर निर्धारित की गई है।
- (viii). विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रतिदिन जैसे कुछ समान शब्दों की परिभाषाएं वीपीटी और वीपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपक्रंट अनुसूची में शामिल किए गए हैं।
- (ix). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में समान रूप से निर्धारित कुछ समान शर्तें जैसे निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद बर्थ किराया रूक जाएगा, झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं करना जब वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध

- किए जाने पर प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो, कोयला टर्मिनल की अप्रफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।
- (x). वीपीटी ने निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में कुछ शर्तें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुसार हैं। यह शर्त कि निःशुल्क अवधि पोत कार्गो की पूर्ण उतराई के बाद शुरू होगी, इस तरह संशोधित की गई है कि यह विशाखापत्तनम पत्तन और अन्य पत्तनों के दरमानों निर्धारित शर्तों के अनुसार पोत से आखिरी उतराई के पूरा होने के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी।
- (xi). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित की गई शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज दर संबंधी प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अप्रफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान ऋण दर से 2 प्रतिशत अधिक निर्धारित की गई है।

12.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी। मौजूदा मामले में, चूंकि अप्रफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर का अनुमानन 1 जनवरी 2009 को वीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित है, इसलिए प्रतिवर्ष स्वतः समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने के लिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि आधार डब्ल्यूपीआई 1 जनवरी 2009 को निर्धारित किया जाए जैसाकि प्रस्तावित दरमान में सामान्य टिप्पणी 6 में भी वीपीटी द्वारा सही विनिर्दिष्ट किया गया है।

12.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक के दरमान जिसमें अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण होता है, की अभिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षा की गई है।

12.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के निवर्चन अथवा स्पष्टीकरणों का कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

12.4. परियोजना के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से दिए जाएंगे। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वे कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करें।

12.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का अनुवीक्षण इस प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निर्णय विशाखापत्तनम पत्तन न्यास को भेजेगा। यदि निजी प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो विशाखापत्तनम पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

12.6. टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत से 15 दिनों के भीतर निजी प्रचालक विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन का ब्योरा होगा।

13. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अनुबंध-11 रूप में संलग्न अप्रफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

अनुबंध-II

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ

इस दूरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (iii). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी'; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्ध किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुकूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख). ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।
(घ). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
(क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
(ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने के दिन से केवल 20 दिन अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (iv). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक और सहित के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 से ऊपर के अंश एक इकाई माने जाएंगे, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो।
- (v). सभी परिगणित प्रभार बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।

- (vi). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी परंतु नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (vii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया प्रभार:

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	पोत	0.654	0.392

टिप्पणियाँ:

- (i). बर्थ किराये को अवधि पोत द्वारा बर्थ अभिगृहीत किए जाने से लेकर बर्थ छोड़ने तक परिगणित की जाएगी।
- (ii). बर्थ किराये में बर्थ में प्रदत्त सेवाओं जैसे — बर्थ का अभिगृहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, आग देखना आदि के प्रभार भी शामिल हैं।
- (iii). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर खराब होने अथवा बिजली गुल हो जाने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से उसके बर्थ में लगातार एक घंटे अथवा अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है।
- (iv). (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
(ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय लहर परिस्थितियों की इच्छा, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय केवल लहरीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के तैयार होने का संकेत देगा।
- (v). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

“झूठा संकेत” तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(क).	कोकिंग कोयला	प्रति मीट्रिक टन	131.94	79.16
(ख).	स्टीम कोयला	प्रति मीट्रिक टन	131.94	79.16

टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार पोत से कार्गो की उतराई और उसके भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण, स्टेकयार्ड से 10 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जब कभी जरूरी हो, सहित रेलवे वैगनों पर लदाई और दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए अन्य विविध प्रभारों के लिए एक समेकित प्रभार है।

4. भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि के बाद स्टोक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

(दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग)				
क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद पड़े रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम 5 दिनों के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10वें दिन तक दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से आगे दर
1.	कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला	1.58	3.16	6.32

टिप्पणियाँ:

- 10 निःशुल्क दिवस स्वीकार्य होंगे। निःशुल्क अवधि पोत कार्गो की पूरी तरह उतारे जाने के दिन के अगले दिन से शुरू होगी। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद कार्गो रखने के लिए भंडारण प्रभार टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होगा।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौमरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

5. विविध प्रभार:

निम्नलिखित विविध प्रभार प्रहस्तित कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले पर लागू हैं:-

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)
(i).	सफाई, धूल निवारण और पर्यावरण आदि के लिए प्रभार	1.35

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2009 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 80 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 15th December, 2009

No. TAMP/58/2008-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for coking coal and steam coal handling in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) Projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/58/2008-VPT

Visakhapatnam Port Trust

...Applicant

ORDER

(Passed on this 27th day of November, 2009)

The Visakhapatnam Port Trust (VPT) had filed its proposal vide its letter dated 29 December 2008 for fixing upfront tariff for the mechanised handling of coking coal and steam coal at its General Cargo Berth (GCB) on Design Built Finance Operate and Transfer (DBFOT) basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports Trusts vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. Since the proposal contained some gaps, it was returned with an advice to file a comprehensive proposal.

2. The VPT has vide its letter dated 12 March 2009 filed a detailed proposal alongwith information on the various points raised by this Authority earlier. The port had initially proposed two different set of upfront tariff rates based on the cargo share of coking coal / steam coal proposed to be handled during different period. In the subsequent proposal, the VPT has proposed a uniform upfront tariff based on the optimal capacity assessed by it.

3.1. The highlights of the proposal are as below:

- (i). Length of the proposed berth is 356m length and 40.20 metres wide including the proposed widening of the berth by 18 mtrs. The dredged draft in the front of the berth is envisaged to be 20 mtrs.
- (ii).
 - (a). The optimal quay capacity of the berth is assessed at 12.9 million tonnes per annum following the norms and formula prescribed in the guidelines except for the deviation in the output norms. The output per ship per day for coking coal is considered at 70000 tonnes per day for cape size vessels (unloading norm prescribed in guidelines is 50000 tonnes per day) and for panamax vessel at 42000 tonnes per day (unloading norm prescribed in guidelines is 35000 tonnes per day). This deviation from the norms prescribed in the guidelines is on account of the VPT proposing deployment of 3 ship unloaders instead of 2 ship unloaders prescribed in the guidelines.
 - (b). The optimal yard capacity of the terminal is assessed at 9 million tones per annum (MTPA). Deviation from the norms prescribed in the guidelines is made with respect to stacking factor and the turnover ratio of cargo. The VPT has adopted the stacking factor 7.5 tonnes per sq.mtr. as against 3 tonnes / sq.mtr prescribed in the guidelines. The turnover ratio adopted by the VPT is 30 instead of 12 prescribed in the guidelines. The reasons for the deviations made from the guidelines are explained by the VPT in the revised proposal.
 - (c). As per the guidelines, the lower of the optimum quay and optimum stackyard capacity i.e. 9 million tones per annum (MTPA) is considered as the optimal capacity of the terminal for proposing the upfront tariff.
- (iii). The total estimated capital cost of the terminal considered in the upfront tariff calculation is Rs.439.72 crores. The break up of the capital cost estimates considered in the upfront tariff calculation is given below:

Sr. No.	Particulars	Capital cost estimation (Rs. in crores)
(i).	Civil construction cost (excluding the cost of construction of berth and berth side dredging)	72.59

(ii).	Mechanical & electrical Equipment cost	261.83
(iii).	Miscellaneous cost	16.72
(iv).	(a) Total capital cost for cargo handling, storage and miscellaneous services (i to iii)	351.14
(v).	(b) Capital cost for construction of berth including cost of dredging	88.58
(vi).	Cost of construction of berth including license fee	83.48
(vii).	Cost of dredging alongside the berth	5.10
(viii).	Total capital cost (a + b)	439.72

The port has made some deviation while estimating the equipment cost from the normative level of equipment prescribed in the guidelines. The port has considered 3 nos. of ship unloaders as against 2 nos., 1 stacker as against 2 nos. prescribed in the guidelines, 1 Reclaimer plus 1 Reclaimer-cum-stacker as against 2 nos. of reclaimers prescribed in the norms.

- (iv). The total revenue requirement from cargo handling activity is estimated at Rs.137.50 crores. It has apportioned the revenue requirement to handling charges, storage charges and miscellaneous charges as per the norms prescribed. The total revenue requirement from berth hire service is estimated at Rs.18.90 crores.
- (v). The upfront tariff cap proposed is as below:
- Berth hire – Rs.0.60 ps. per GRT for foreign going vessel
 - Coal handling charges – Rs.149.72 per tonne
 - Storage charges beyond 10 free days (as against the prescribed norms of 25 days)
 - For first 5 days – Rs.10 / tonne
 - 6 to 10 days – Rs.20 / tonne
 - 11 day onwards – Rs.40 / tonne
 - Miscellaneous charges for sweeping, dust suppression, etc. – Rs.1.50 / tonne.

3.2. The port has furnished draft proposed Scale of Rates (SOR) along with its proposal.

3.3. The additional information / clarifications furnished by the VPT along with its proposal to the queries earlier raised is tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Response of VPT
(i).	Optimal quay capacity: (a). The basis of estimating the share of steam coal/coking coal vessels to be handled at the proposed mechanised coal handling facility.	(a). The estimation of percentage share of Coking coal / steam coal vessels to be handled at the proposed mechanised coal handling facility is based on traffic projection arrived in consultation with RINL / SAIL / NALCO, power plants coming in the region, proposals of new steel plants by M/s.TATA & ESSAR and vessel distribution pattern of bulk carrier fleet profile for the vessels more than 70000 to 200000 DWT size vessels likely to visit the port by the time the facility is operational. The details are available in Techno Feasibility Report of the project.

	<p>(b). The details of steam coal/coking coal vessels handled by the VPT/ Vizag Seaport Private limited (VSPL) during the last three years along with average GRT of vessel may be considered to substantiate the capacity calculation.</p>	<p>(b). The capacity calculations as can be seen from the proposal has been worked out based on the proposed deployment of Capesize vessels / Panamax non-gear vessels and the type of equipment proposed to be deployed at the berth. It may be noted that either at GCB or at VPT berths at Inner Harbour, there is no mechanised handling equipment, which can be taken as basis to substantiate the calculations.</p> <p>The productivity achieved at EQ8 and EQ9 berths operated by M/s.Vizag Seaport Limited, where an integrated handling facilities exists is 25000 tonnes / day for Panamax non-gear vessels. However, there is a limitation in backup space at these berths, as such the same productivity cannot be taken as the basis for the estimation of capacity of the proposed facility. The justification for considering the output rates of 72,000 and 42,000 tonnes per day for coking coal cape size and panamax respectively can be perused from the feasibility report.</p>
(ii).	<p>Optimal yard capacity:</p> <p>(a). The upfront tariff guidelines prescribe norm for stacking coal at 3 tonnes per annum for assessing the optimal yard capacity. As against this, the VPT has considered the stacking factor at 7.5 tonnes per square metre of area. A detailed analysis done by the VPT for assuming the stacking factor at 7.5 tonnes per square metre against the prescribed norm of 3 tonnes per square meter may be furnished.</p> <p>(b). The average stacking factor achieved by the port / VSPL during the last two years in respect of coking coal/steaming coal handled in the port may be furnished. In this context, it may be pointed out that the stacking factor assumed while fixing the upfront tariff of mechanised coal handling facilities in the Paradip Port Trust and Mormugao Port Trust is 4.7 tonnes per square metre.</p> <p>(c). The actual average dwell time of coking coal and steam coal at the port for the last three years may be furnished to support the average turnover of 30 assumed by the port while assessing the optimal yard capacity as against the prescribed norm of 12. Annual turnover achieved by the port/ VSPL for handling the same cargo during the last three years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 may be indicated.</p>	<p>(a). Average stacking factor has been assumed at 7.5 T / sqm as against 3 T / sqm proposed in TAMP guidelines, in view of the soil improvement by installation of suitably designed PVC band drains or similar methods at suitable spacing and pattern and pre-consolidation by keeping the pre-load of sufficient height of gravel for designed preload period. Upon soil stabilization the stockpile area will be provided with hard standing comprising stone soiling and filling the gaps with stone spills proposed at the stack yard.</p> <p>(b). The average stacking factor achieved by the VPT / VSPL during the last two years in respect of coking coal / steam coal ranges between 5 T / sqm. to 10 T / sqm. Depending upon the nature of the stockpile at the respective stack yards, an average of 7.5 Ton / Sq. mtrs. was considered. It may not be proper to compare the facility with that of Paradip and Mormugao ports as it depends upon the type of the soil and its developments.</p> <p>(c). Average dwell time of steam coal is in the range of 44 to 53 days and for coking coal it is in the range of 22 to 25 days.</p> <p>However, as ascertained by M/s.IPA from one of the main importer of coking coal, that dwell time of 7 days in the port is reasonable for the imported coking coal i.e. to say that a minimum quantity of 1 week's consumption would be more or less in the ports stock pile. Based on the size of vessel proposed, a minimum receiving capacity for 1 large ship of 2,00,000 DWT, an average parcel load of 1,50,000 tonnes or two Panamax vessels of average</p>

		<p>parcel load of 72,000 tonnes and a dwell time of one week for the cargo at the port has been considered for estimation of stockpile requirement. Hence, for this proposal, a dwell time of 10 days is considered reasonable and on that basis the turnover ratio of the stockpile works out to 30.</p> <p>Annual turnover of the VSPL for the last three years is as below:</p> <table><tr><td colspan="4">(in lakh tonnes)</td></tr><tr><td>Year / Cargo</td><td>2007-08</td><td>2006-07</td><td>2005-06</td></tr><tr><td>Coking coal</td><td>10.37</td><td>1.04</td><td>0.12</td></tr><tr><td>Steam coal</td><td>2.21</td><td>3.86</td><td>1.56</td></tr></table> <p>The annual turnover of the VPT cannot be considered for the optimum terminal capacity, since the coking coal and steam coal are handled at different multipurpose berths of inner harbour and at GCB at outer harbour and the cargo is being stacked at different stack piles.</p>	(in lakh tonnes)				Year / Cargo	2007-08	2006-07	2005-06	Coking coal	10.37	1.04	0.12	Steam coal	2.21	3.86	1.56
(in lakh tonnes)																		
Year / Cargo	2007-08	2006-07	2005-06															
Coking coal	10.37	1.04	0.12															
Steam coal	2.21	3.86	1.56															
	<p>(d). The optimal yard capacity assessed in Section 2.2.3 at 9 Million Tonnes Per Annum (MTPA) is lower than the quay capacity assessed by the VPT under two different scenarios. As per the upfront tariff guidelines, lower of the optimal yard/quay capacities is to be considered as the optimal capacity of the terminal as per clause 3.3.2, the upfront tariff cap has to be determined with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of the traffic forecast. As already stated earlier, the proposed upfront tariff under Scenario I based on the expected traffic of 7.5 MMT is not in line with the upfront tariff guidelines.</p>	<p>(d). The optimum yard capacity has been assessed at 9 MTPA. As per the Section 2.2.3. of the upfront tariff guidelines, terminal capacity for working upfront tariff is considered as lower of quay capacity and yard capacity. The lower of 9 MTPA has been considered for the working terminal capacity, handling charges and berth hire etc.</p>																
(iii).	<p>The item 'License fee' under operating cost is with reference to rental for land and the port asset. As per the upfront tariff guidelines, this cost item has to be estimated as per rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trusts. The basis of estimation of lease rental by spreading Rs.15855 lakhs over 30 years period is not explained and also shown to be in line with the norms prescribed in the upfront guidelines for estimating this cost item. The VPT is advised to furnish detailed calculation of area proposed to be leased and the lease rental adopted.</p>	<p>The calculation of the License fee has been revisited and arrived at Rs.388.72 lakhs. The details of the calculations of the area proposed to be leased and lease rental adopted are furnished.</p>																
(iv).	<p>Capital cost estimation:</p> <p>(a). The number of coal handling equipment considered in the proposal for fixation of upfront tariff does not match with the coal handling equipment stipulated in 4.3.-Annex II of the upfront tariff guidelines. The reasons for</p>	<p>(a). The coal handling equipment indicated in the upfront tariff guidelines and the equipment proposed in the proposal are almost similar except with regard to ship unloaders (3 nos. as against 2 nos. in guidelines), stacker (1 no. as against 2 nos. in guidelines). However, no</p>																

deviation from the norms in respect of each item of equipment need to be clearly brought out.

cranes are proposed as against 2 nos. indicated in the guidelines. Deviation is proposed for the following reasons:

Ship unloaders: For the ship of a 2,00,000 DWT size vessel length will be about 300 meters. Hence, three gantries are recommended for faster turnaround of vessels. Also, in the event of breakdown of one of the gantries, the unloading will not be unduly affected and the turnaround of the vessel will not be significantly affected. Three such unloaders of 40 tonne capacity, with a cycle time of 1 minute will have an installed unloading capacity of 4500 tonnes / hour (1500 tonnes x 3 unloaders). This will be able to achieve an average output rate of 70,000 TPD and a maximum of 75,000 TPD.

Stacker: Instead of installation of 2 nos. of reclaimers and 2 nos. of stackers as indicated in the upfront tariff guidelines, VPT proposed to have one stacker and one Bucket wheel reclaimer / stacker as the Bucket wheel reclaimer / stacker will serve the purpose the stacker and reclaiming the cargo in the east yard dumps.

The reason for not considering 2 nos. of cranes is due to installation of 3 nos. of ship unloading grab gantries with unloading capacity of 4500 tonnes / hour (1500 tonnes x 3 unloaders) which will achieve an average output rate of 70,000 TPD and a maximum of 75,000 TPD.

(b). Detailed break-up of estimating the cost of strengthening the general cargo berth at Rs.5752.80 lakhs may be furnished.

(b). Details breakup of cost of strengthening the general cargo berth and dredging for Rs.4879.65 lakhs and Rs.509.84 lakhs are furnished.

(c). Clarify the nature of the expense estimated (Rs.3468 lakhs) under the head license fee payable for the berth and the basis of valuation may be explained.

(c). Inclusion of Rs.33.33 crores towards license fee of the berth is the residual value of the existing berth on the replacement cost of Rs.64.08 (as per the asset valuation report of M/s.Jodan & Co.), which will be charged upfront from the BOT operator.

(d). The basis of estimating cost of individual capital items under the heads civil, berth cost, dredging and equipment may be indicated along with detailed calculation. The period pertaining to the unit rate adopted for estimation of each items of capital cost may be indicated.

(d). The estimates are prepared based on the VPT schedule of rates applicable from 1 June 2008 and Rate Analysis prepared in VPT schedule of rates of 1 June 2008 and with latest amendment no.2 effective from 1 January 2009 and prevailing market rates/quotations for the items where rates not applicable in the VPT. In respect of strengthening of berth and cost of dredging is worked out based on Rs.300/cum done by M/s.DCI recently.

Also, copies of supporting documents / calculations / rate analysis done by the port to justify the estimation of the capital cost giving relevant references to the main sheet to enable us to co-relate the figures.

With regard to Mechanical and Electrical equipment, the rates adopted by consultants based on the information collected from the neighbouring ports as per the latest work orders.

<p>(e). Ensure that the unit rates adopted for estimation of capital and operating costs are closer to the rates prevailing as on 1 January 2009.</p> <p>(f). The basis of applying 12.8% of the capital cost towards engineering, supervision, contingencies, works contract tax may be explained alongwith breakup of these components.</p> <p>Also, confirm whether the works contract tax will be applicable for all the items of assets i.e. civil work, equipment cost, electrical work.</p> <p>(g). Details of the quantum of dredging and the unit rate of dredging adopted for estimating the dredging cost may be furnished.</p>	<p>(e). As advised by the TAMP, capital and operating cost estimates are revised as per prevailing rates closer to the January 2009.</p> <p>(f). Applying 12.8% of the capital cost toward engineering, supervision, contingencies and work contract tax has been revisited and work out to 13.296% on the following basis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3% of the base cost for contingencies are 5% towards project supervision charges, • 1% each for detailed engineering and surveying charges on the base cost and contingencies as per the CPWD guidelines / practice followed for the previous projects. • 4% on 70% of the project cost after considering contingencies and supervision charges etc. is considered as per APVAT (Works contract tax) as per the Government Order. <p>(g). The estimated dredging quantity for deepening in front of the berth from -16.5 m to -20 m is 1,50,000 cum. estimated at the rate of Rs.180/- based on the contract rate of the on going dredging work with necessary escalation.</p>
--	--

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 12 March 2009 as well as the feasibility report received from the VPT were circulated to the concerned users / organisation bodies and prospective applicants as per the list provided by the VPT seeking their comments. The comments received from the users / user organisations and prospective applicants were forwarded to VPT as feedback information. The VPT has furnished its observations on the comments of the users / prospective applicants.

5.1. The VPT was requested vide our letter dated 11 June 2009 to furnish additional information / clarifications on some points arising from its proposal dated 12 March 2009. The VPT vide its communication dated 27 July 2009 has responded to our queries. The summary of the queries raised and the response of VPT are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Response of VPT
(i).	With the present infrastructure and the draft available, clarify whether cape size vessels can call at the proposed coal terminal immediately upon its commissioning.	The Techno-Economic Feasibility Report (TEFR) envisages strengthening and upgradation of berth to cater to 200,000 DWT vessels with designed vessel size of 300 mtrs. LOA, 50 mtrs. beam and 18 mtrs. draft. For a 300 mtrs. LOA vessel, the berth length required will be 340 mtrs. As against this, the present berth length available is 356 mtrs., hence it will be adequate for 200,000 DWT vessels. Besides, the approach channel and turning circle of the outer harbour are proposed to be deepened to cater to 200,000 DWT vessels which is expected to be completed by end of 2010. As such, the proposed coal terminal will be able to cater to cape size vessels upon its commissioning.

(ii).	<p>(a). Average GRT under different categories of coking coal/steam coal vessels viz. capsizes, panamax, handy max handled by the VPT during the last three years 2006-07 to 2008-09 may be indicated.</p> <p>(b). The average GRT per vessel considered in the calculation of berth hire charge, the average GRT of vessels differs from the GRT considered in the project feasibility report. The correct position may be indicated. Also, explain the basis of arriving average GRT of vessel for each category of vessels.</p> <p>(c). M/s.Vadinar Oil Terminal Limited in their comments on the subject proposal has made certain observations on the average GRT of vessels which may be examined and commented upon.</p>	<p>(a). Statement showing average GRT of cape size, panamax and handy max vessels handled by VPT for the last three years is furnished below:</p> <table><tr><th></th><th colspan="3">Coking Coal</th><th colspan="3">Steam Coal</th></tr><tr><th></th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>Handymax</td><td>29669</td><td>29089</td><td>29717</td><td>27810</td><td>28313</td><td>26894</td></tr><tr><td>Panamax</td><td>39042</td><td>39290</td><td>39368</td><td>39034</td><td>39475</td><td>37578</td></tr><tr><td>Cape size</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td></tr></table> <p>(b) and (c). The average GRT of vessels indicated in Appendix 13.01 in the feasibility report have been rounded off. Hence, there is a difference. However, keeping in view the observations made by M/s.Vadinar Oil Terminal Limited on the average GRT and based on the actual ratio of GRT: DWT realized at VPT for coking coal and steam coal vessels, the average GRT has been reconsidered as follows:</p> <table><tr><th>Vessel size (DWT)</th><th>Average GRT of the vessel in earlier proposal</th><th>Average GRT of the vessel (Revised)</th></tr><tr><td>80000</td><td>42000</td><td>44000</td></tr><tr><td>140000</td><td>85400</td><td>77000</td></tr><tr><td>175000</td><td>106750</td><td>96250</td></tr></table>		Coking Coal			Steam Coal				2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	Handymax	29669	29089	29717	27810	28313	26894	Panamax	39042	39290	39368	39034	39475	37578	Cape size	--	--	--	--	--	--	Vessel size (DWT)	Average GRT of the vessel in earlier proposal	Average GRT of the vessel (Revised)	80000	42000	44000	140000	85400	77000	175000	106750	96250
	Coking Coal			Steam Coal																																													
	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09																																											
Handymax	29669	29089	29717	27810	28313	26894																																											
Panamax	39042	39290	39368	39034	39475	37578																																											
Cape size	--	--	--	--	--	--																																											
Vessel size (DWT)	Average GRT of the vessel in earlier proposal	Average GRT of the vessel (Revised)																																															
80000	42000	44000																																															
140000	85400	77000																																															
175000	106750	96250																																															
(iii).	The actual average stacking factor achieved at the port during the years 2007-08 and 2008-09 in respect of coking coal / steam coal handled in the port as well as at Vizag Seaport Private Limited (VSPL) may be furnished.	The average stacking factor achieved in respect of coking coal at M/s.Vizag Seaport Limited as furnished is 5.57 tonnes/sqm.																																															
(iv).	Furnish detailed analysis with calculations may be furnished to explain how the proposed soil improvement will enhance stacking height at the yard.	The proposal was reviewed with reference to the unit weight of coal. The bulk density of coking coal is 0.833 ton / cum. It is proposed to construct 7 mtrs. high compound wall as dust barrier at East Yard Dumps where the proposed stack yard is located. Considering a stack height of 7 meters, 6 tonnes of cargo per sq. mtr. can be stacked (7 mtrs. x 0.833 ton / cum.). Further, with the kind of soil improvement measures envisaged, the stack height of 7 mtrs. is considered feasible. It may be stated that at Vizag Seaport Limited, the stack height is between 9 to 10 mtrs.																																															
(v).	The average dwell time of steam coal during the years 2005-06 to 2007-08 is reported to be in the range of 43 to 52 days and 22 to 25 days in respect of coking coal. The best annual turnover achieved by the private terminal operator VSPL during the last three years 2005-06 to 2007-08 is reported to be at the level of 10.37 days in respect of coking coal and 2.21 days in respect of steam coal. In view of the above, explain whether the supporting evacuation facilities have since improved to justify the plot turnover of 30 adopted by the VPT in the upfront tariff	In the present system, railway yard is laid out behind the berth to accommodate three half trains of 29 wagons each. Two of these tracks exist in between the berth and the warehouses and one track behind the warehouse. While the total back-up of this berth is of order of 1,20,000 sqm., available cargo stacking excluding the area occupied by railway tracks and area required for movement of cargo handling equipment viz. trucks, pay-loaders and dozers is only 50,000 sqm. Cargo is generally stacked at a height of about 5 to 6 meters and the wagon loading is being done by																																															

	calculation as against the prescribed norm of 12 in the guidelines.	trucks, dozers and pay loaders etc. whereas the proposed stack yard of 1,02,050 sqm. envisages movement of 9 full trains per day to cater to mechanised wagon loading system which in turn increases the faster cargo evacuation and thereby reducing the cargo dwell time.
(vi).	<p>(a). The method adopted by the VPT in estimating the lease rent by applying some adhoc increase in the market value of land is not found to be in line with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines and the Government guidelines of March 2004 for revising the lease rental.</p> <p>(b). The lease rent approved by this Authority in the tariff Order of April 2008 does not cover for Zone I-B as the port did not seek approval of the rate for this zone. In this context, please indicate the zone which is analogous to Zone I-B in terms of market value of land, infrastructure and facilities provided by the port, etc.</p>	<p>(a). The license fee has been reworked duly considering base lease rent as approved for quinquennium of 2003-08 and annual escalation @ 2% per annum from 2003-04 to 2009-10 as considered by TAMP while fixing upfront tariff for other BOT projects of VPT.</p> <p>(b). Zone IA is considered analogous to Zone IB as it is existing to adjacent to Zone IA. Hence, rate considered for Zone 1A is considered for Zone IB also for estimating lease rentals.</p>
(vii).	<p>(a). The VPT has considered three unloaders as against the prescribed norm of two numbers in the calculation of optimal quay capacity. Consequently, discharge rate considered in the calculation of quay capacity is also higher than the norm prescribed in the guidelines. The optimal quay capacity thus assessed by the VPT is 12.59 million tonnes per annum. However, the optimal capacity of the coal terminal is restricted to 9 million tonnes as the yard capacity is reported to be a limiting factor.</p> <p>The optimal quay capacity of the coal terminal strictly following the guidelines i.e. deployment of two unloaders and adopting the output norms prescribed in the guidelines will be 10.55 million tonnes per annum which is still higher than the yard capacity.</p> <p>In view of the above, justify extraordinary circumstances warranting deviation from the upfront tariff guidelines by including the cost of one additional unloader and consequent operating cost and return thereon in the calculation of upfront tariff and then limiting the capacity to match that of the yard. If the quay capacity is to be pegged at the proposed level, the port should explore the possibilities of improving the yard capacity.</p> <p>(b). The upfront tariff guidelines stipulate deployment of 2 numbers of reclaimers and 2 numbers of stackers for coal handling terminal. As against this, the port has considered 1 stacker, 1 bucket wheel reclaimer, 1 bucket wheel stacker / reclaimer. The 3 numbers of Mobile Hooper considered by the VPT also do not conform to the normative level of equipment prescribed in the guidelines. The reasons for deviation in the number and nature</p>	<p>(a). The reason for considering three unloaders as against the prescribed norm of two numbers is to have a competitive edge with the neighbouring ports and to achieve to faster turnaround of vessel for a ship 2,00,000 DWT for which the ship length will be about 300 meters and in the event of break down of one of the Gantries, the unloading will not be unduly effected and the turnaround of the vessel will not be significantly effected. Three unloaders of 40 tonne capacity of 4500 tonnes/hour (1500 tonnes x 3 unloaders) will able to achieve an average output rate of 70,000 TPD (4500 tonnes / hour x 70% x 22 hours) = 69000 or say 70,000 per day.</p> <p>(b). Regarding 2 number of reclaimers and 2 number of stackers for coal handling terminal, it is stated that the proposal envisages 1 stacker and 1 reclaimer and one stacker reclaimer cum stacker which will serve the purpose for the stacking and reclaiming the cargo in the East yard dumps. As such the above the difference in equipment indicated as per TAMP guidelines and VPT's proposal is only on one equipment i.e. one reclaimer cum</p>

	of equipment from the normative level of equipment prescribed in the guidelines may be justified particularly with reference to our observation at point (a) above and the contribution of such equipment to the productivity of the terminal.	stacker as against one reclaimers and one stacker. With regard to installation of 3 nos. of mobile hoppers, it is stated that unloading gantries will discharge coal from ship's hold to a conveyor installed immediately behind the berth or in between the tracks of the gantries through mobile hoppers. It is pertinent to state that mobile hoppers and gantry together form a unit and hence for proposed 3 unloaders, it is necessary to deploy three mobile hoppers.
(viii).	The written down value of the GCB berth as on 31 March 2009 as per provisional Annual Accounts 2008-09 may be indicated.	The written down value of the GCB berth as on 31 March 2009 as per provisional Annual Accounts 2008-09 is Rs.11.56 crores. The license fee of the berth was erroneously considered as Rs.34.68 crores instead of Rs.33.33 crores. The same has been corrected in the present proposal and necessary upfront tariff calculations have been modified.
(ix).	Clarify whether the works contract tax will be applicable for all the items of assets i.e. civil work, equipment cost, electrical work.	4% on 70% of the Civil works after considering contingencies and supervision charges etc. is considered as per APVAT (works contract tax) as per the Government Order. With regard to Mechanical assets, 70% of the cost is expected to attract work contract tax @ 4%.
(x).	The correct unit rate adopted for estimation of dredging cost may be indicated and also substantiated with copy of any recent bill raised by M/s.Dredging Corporation of India for similar kind of work undertaken in the port.	The capital cost of Rs.509.84 lakhs towards dredging alongside the berth is estimated adopting the unit rate of dredging at Rs.300 per cubic metre which is as per the dredging done by M/s. Dredging Corporation of India (DCI) recently. The copy of the recent bill raised by M/s. DCI for similar kind of work undertaken is produced.
(xi).	Despite specific request, the VPT has not furnished supporting documents/ rate analysis etc., to validate the estimates of capital cost. The project feasibility report also does not contain documents validating the estimates. It is, therefore, reiterated that copies of supporting documents/ calculation/ rate analysis be furnished to justify the estimation of capital cost updated as on 1 January 2009 giving references to the main sheet to co-relate the figures. The estimation of mechanical and electrical equipment cost (updated by the port as of 1 January 2009) may be substantiated with copies of quotations/ market rates, etc.	Detailed estimate of the capital cost has been prepared based on inputs received from neighboring ports who have recently acquired equipments as replacement/procurement to be more realistic.
(xii).	<u>Scale of Rates:</u> (a). The proposed note under schedule 3 may be modified to state that the composite charge includes wharfage and supply of labour whenever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates. (b). Explain the basis of assuming 15% of total cargo to attract storage charge beyond the proposed free period. Considering the plot turnover of 30 assumed by VPT and proposed free period of 10 days free, the cargo attracting storage charge would be in fact around 17%.	(a). Note under schedule 3 has been modified as suggested. (b). The percentage of cargo that attract storage charges is considered as 17%.

<p>(c). Explain the basis of arriving at the proposed slab wise storage charge. Furnish detailed estimation of revenue from the proposed storage charge indicating number of days the cargo will stay under each of the slabs beyond the proposed free period of 10 days.</p> <p>(d). The average GRT for 80000 DWT vessel carrying either coal or steam coal may not be different as considered by the VPT in the calculation of berth hire charges. The VPT may make suitable correction in the said calculation.</p> <p>(e). Though the port has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in berth hire as well as composite handling charge, the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. It may be confirmed that no coastal vessel / coastal movement of cargo is envisaged at the proposed coal terminal.</p>	<p>(c). In the absence of specific guidelines, it is considered 5-day slab for the storage charges. The proposed slab wise storage charges has been considered in line with the upfront tariff approved by the Authority for the coal terminals at Paradip and New Mangalore Port Trusts.</p> <p>(d). Based on the actual ratio of parcel size of vessel and DWT realized at VPT for coking coal and steam coal vessels. The average parcel size has been reconsidered as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Vessel Size (DWT)</th><th>Average Parcel considered in the revised calculation</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>80,000</td><td>72000</td></tr> <tr> <td>140,000</td><td>126,000</td></tr> <tr> <td>175,000</td><td>157500</td></tr> </tbody> </table> <p>(e). It is confirmed that no coastal vessels/coastal movements of cargo is envisaged at the proposed coal terminal as the coking coal is being imported from countries like China Australia, New Zealand, USA etc.</p>	Vessel Size (DWT)	Average Parcel considered in the revised calculation	80,000	72000	140,000	126,000	175,000	157500
Vessel Size (DWT)	Average Parcel considered in the revised calculation								
80,000	72000								
140,000	126,000								
175,000	157500								

5.2. While furnishing clarifications to the query raised by us, the VPT has also modified the calculation of upfront tariff. The main modifications done by VPT in the upfront tariff calculation vis-à-vis its proposal dated 12 March 2009 is summarised below:

- (i). License fee is reworked considering base lease rent as approved for quinquennium 2003-08 and escalated by 2% per annum. The revised lease rental considered is Rs.203.83 lakhs as against Rs.388.72 lakhs considered initially.

Consequently, the annual revenue requirement from cargo handling activity is also modified. The revised annual Revenue requirement is Rs.13565.28 lakhs as against Rs.13750.17 lakhs estimated earlier.

- (ii). In the capital cost of berth, License fee for berth is corrected as Rs.3332 lakhs (Rs.3469 lakhs considered earlier)

- (iii). Average parcel size for categories of vessel is modified as follows:

Vessel Size (DWT)	Average Parcel considered in the earlier calculation	Average Parcel considered in the revised calculation
Panamax vessel 80,000	76,000	72000
Cape Size vessel 140,000	125,000	126,000
Cape size vessel 175,000	150,000	157500

Consequent to this modification, the total GRT hours is revised.

- (iv). The revised upfront tariff proposed by VPT is as follows:

- (a). Berth hire charges:

RATE PER GRT PER HOUR PART THEREOF	
Foreign going vessel (In Rs.)	Coastal vessel (In Rs.)
0.65	0.35

(b). Coal handling charges:

(Rate in Rs. per tonne)

Nomenclature	Foreign	Coastal
Coking Coal	147.70	88.60
Steam Coal	147.70	88.60

(c). Storage charges:

(i). Free period: 10 days

(ii). Storage charge for balance cargo remaining beyond the free period:

Sl. No.	Particulars	Rate in Rs. per tonne per day or part thereof
(i).	For 1 st 5 days	9.00
(ii).	6 th to 10 th day	18.00
(iii).	11 th day onwards	36.00

6. Revised proposal dated 27 July 2009 filed by the VPT was circulated to the users/user associations and prospective bidders seeking their comments, if any. We have not received any comments from users / user associations / prospective applicants with reference to the revised proposal of the VPT.

7.1. The VPT was requested to furnish further clarification on certain points with reference to the revised proposal vide our letter dated 10 September 2009. The VPT has furnished its reply vide letter dated 19 September 2009. Summary of queries raised and additional information/clarifications furnished by the VPT are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Response of VPT
(i).	For computation of yard capacity, the area considered by the port in its proposal of 12 March 2009 was 81250 sq. mtrs. which is revised to 102050 sq. mtrs in the revised proposal. The stock pile area to be made available by the port to the prospective operator is 122000 sq. mtrs. as per appendix 12.01 of the feasibility report. Explain the reasons for scaling down the area to 102050 sq. mtrs. for estimating the optimal yard capacity. The guidelines provide a separate norm of 70% of the total stackyard area that can be used for stacking.	In the project report of September 2008 an area of 122,000 m ² excluding the area for conveyor corridor (6,600 m ²) and area for office and operational buildings (1,000 sq.m.) has been identified at stockpile area, of which 81,250 m ² was considered for yard capacity with 2 stockpiles of 650 X 50m each duly providing 650 X 25 m for equipment track. Further, the reason for considering only 81,250 m ² out of 1,22,000 m ² is to make a provision for 9m. service road, drainage, peripheral roads and other service areas. The drawing showing the total area of 1,22,000 m ² and stockpiles of 81,250 m ² considered in September 2008 report is herewith enclosed. In the revised proposal, the area of 1,02,050 m ² has been considered excluding conveyor corridor and office & operational buildings as there is a provision in TAMP formula to provide space for peripheral roads etc., by 30%. Accordingly, the inconsistency observed in the 12 th March 2009 proposal has been taken care in the revised proposal of July 2009.
(ii).	(a). The feasibility project report furnished by the port considers stacking factor of 7.5 tonnes/sq. mtrs. Stack height achieved by Vizag Seaport Private Limited operating in the VPT is reported to be in the range of 9 to 10 mtrs. In view of the above, and also when the port admits that with the soil improvement	In the Feasibility Report of September 2008, a stacking factor of 7.5 tonnes per sq.m was reckoned by the consultants. Based on the density of the cargo and the peripheral wall proposed for the stockpile area, which is of 7 m. height, a stack height of 7m. has been considered for coking coal (7 X 0.833 = 5.831

	<p>envisaged in the proposal, it is likely to achieve stack factor upto 10 tonnes / sq. mtr. which incidentally is the level achieved by the operator in its port, the reasons for reducing the stack factor of 7.5 tonnes / sq. mtrs. considered in its earlier proposal to 6 tonnes / sq. mtrs in the revised proposal dated 27 July 2009 may be explained.</p>	<p>or say 6.0 tonnes per sq.m.). With regard to steam coal, the nature of cargo being light in weight and dusty cargo without inherent moisture, the staking height of 5 mtrs (As ascertained from one of the steam coal importer) 4 tonnes of per sq.m ($5 \times 0.833 = 4.165$ or say 4.0 tonnes per sq.m.) has been considered in the revised proposed (attached at Annexure-II).</p>															
	<p>(b). If the quay capacity is to be pegged at the proposed level of 12.59 million tonnes per annum by deploying additional unloader and Mobile Hopper, it may be necessary to explore the possibilities of improving the yard capacity.</p>	<p>The reason for proposing an additional unloaders and mobile hopper was to ensure that higher rates are achieved which only will make the port competitive. Regarding yard capacity, the stacking factor considered for turnover ratio are practicable and any increase in yard capacity may not address the unforeseen situation like inadequate supply of rakes; bunched arrival of vessels etc.</p>															
	<p>(c). Whilst the port has reduced the stack factor from 7.5 tonnes / sq. mtrs. to 6 tonnes / sq. mtrs., it has not revised the capital cost with reference to yard development. The original estimates were reportedly drawn up to improve the soil bearing capacity to stack 10 tonnes / sq. mtr.</p>	<p>The stacking factor of 7.5 or 6 T. is only an average. However, the soil should be developed to have a load bearing capacity of at least 50% an excess of average. In order to meet the eventualities like bunched arrival of vessels, inadequate supply of rakes, breakdown of wagon loader equipment etc., Hence, there is no need to revise the capital cost estimate.</p>															
	<p>(d). The stack height of coking coal and steam coal based on the density of the respective cargo items.</p>	<p>Stack of 7 mts is considered for coking coal based on density and the height of peripheral wall of 7 mtrs. for coking coal and in respect of steam coal, being the nature of the cargo is light in weight and dusty cargo with inherent moisture, the stack height is limited to 5 mtrs.</p>															
(iii).	<p>From the computation of license fee, it appears that total area of 109650 sq. mtrs. of land is considered. Whereas, the Project Techno Feasibility Report in Appendix 12.01 states that total 1,29,600 sq. mtrs. of land is to be allotted by the port comprising 1,22,000 sq. mtrs. for stock pile, 6600 sq. mtrs. for conveyor and 1000 for office and operational buildings. Storage area itself is taken at 102050 sq. mtrs. by the port for assessing yard capacity. The correct position may be indicated and the proposal may be modified to reflect the correct position. The license fee may be estimated correctly.</p>	<p>As per the revised TEFR (August 2009) sent to TAMP vide VPT's letter dt. 19.08.2009, the total area to be allotted is 1,09,650 sq. m. (Appendix 12.01, Pg. 78) comprising of 1,02,050 sq.m. for stockpile area, loader tracks and railway tracks, 6,600 sq.m. for conveyor corridor and 1,000 sq. m. for office & operational buildings. Hence, the license fee has been worked out on the total area of 1,09,650 sq.m.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th><th>Area as per TEFR 2008 (in sq.m.)</th><th>Area as per revised TEFR (Aug. 2009) (in sq.m.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Stock pile area, loader, railway tracks etc.</td><td>122,000</td><td>102,050</td></tr> <tr> <td>Conveyor corridor</td><td>6600</td><td>6600</td></tr> <tr> <td>Office & operational buildings</td><td>1000</td><td>1000</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>129,600</td><td>109,650</td></tr> </tbody> </table> <p>It is confirmed that the stockpile area is 102,050 m² as considered in the revised TEFR.</p>	Description	Area as per TEFR 2008 (in sq.m.)	Area as per revised TEFR (Aug. 2009) (in sq.m.)	Stock pile area, loader, railway tracks etc.	122,000	102,050	Conveyor corridor	6600	6600	Office & operational buildings	1000	1000	Total	129,600	109,650
Description	Area as per TEFR 2008 (in sq.m.)	Area as per revised TEFR (Aug. 2009) (in sq.m.)															
Stock pile area, loader, railway tracks etc.	122,000	102,050															
Conveyor corridor	6600	6600															
Office & operational buildings	1000	1000															
Total	129,600	109,650															
(iv).	<p>(a). The handling rate for panamax vessels bringing steam coal is assumed at 27000 tonnes / day as against handling rate of 42000 tonnes / day assumed for same size vessel</p>	<p>The reasons for reckoning different handling rates for coking coal and steam coal are furnished below:</p>															

	<p>carrying coking coal cargo. Explain the basis of differential handling rate assumed in the upfront tariff calculation.</p>	<p>(i). Compared to coking coal, steam coal is light weight cargo due to which grab pickup will be relatively low which results in low productivity with the same kind of equipment.</p> <p>(ii). Coking coal is hard coal whereas steam coal is dusty cargo without inherent moisture which requires frequent sprinkling of water while discharging as well as transporting to stack yards and loading into wagons thus affecting handling rate.</p> <p>(iii). The emission of dust while unloading steam coal is relatively high compared to coking coal due to which there will be restriction on the discharge rate to contain pollution.</p> <p>(iv). As the cargo is light in weight and not solid when compared to coking coal, the productivity rate is low.</p>
	<p>(b). If handling rate of steam coal is different from coking coal, please explain why a differential composite handling rate is not proposed taking into consideration the different level of productivity of the two cargo items. Wharfage rate at present is same for both the commodities handled at VPT is not an adequate justification.</p>	<p>It is felt not prudent to link the rate with productivity as even for the same cargo, say coking coal, productivity will not be uniform as it depends upon difference grades of coking coal, also age of the vessels etc. As such only one rate is considered towards handling charges.</p>
(v)	<p>Despite specific request, the VPT has not furnished supporting documents/ rate analysis etc. to validate the estimates of capital cost. The project feasibility report also does not contain documents validating the estimates. It is, therefore, reiterated that copies of supporting documents / calculation / rate analysis be furnished to justify the estimation of capital cost updated as on 1 January 2009 giving references to the main sheet to co-relate the figures. The estimation of mechanical and electrical equipment cost (updated by the port as of 1 January 2009) may be substantiated with copies of quotations/ market rates, etc. Rates stated to have been adopted from other ports may also be established with necessary documents.</p>	<p>Copies of the rate analysis considered during September 2008 and 1st January 2009 in respect of civil works are enclosed.</p> <p>With regards to mech and elec. Equipment, the manufactures normally do not give budgetary offers to non-buyers. The cost is based on the recent purchases of similar equipment by other major ports and it is confirmed that the rate adopted for estimates is based on prevailing market rates.</p>
(vi)	<p>For arriving at the proposed storage charge of Rs.9.00 per tonne per day for the first slab, the VPT has divided the revenue requirement by the cargo likely to attract storage charge (i.e. 17%). Revenue is also dependent upon the number of days the cargo is likely to remain uncleared. The time factor is not considered by VPT. The clarification by the VPT that the rate proposed is based on the upfront tariff fixed in other cases is not adequate.</p>	<p>The storage charges have been modified in the revised proposal taking in consideration of 17% of the capacity will remain for 5 days beyond free period of 10 days attract storage charges. Accordingly storage charges worked at Rs.1.85 per tonne per day for first five days.</p>
(vii)	<p>The port may confirm whether the instant proposal filed by the port for fixation of upfront tariff of coking coal and steam coal berth is having a standard feature of coal berth and will apply to any other coal berth likely to be developed by VPT on PPP basis in the next five years.</p>	<p>Yes. The proposal is having a standard feature of existing coal berth proposed to be upgraded and mechanized.</p>

(viii).	The VPT has, while offering its response to the comments of M/s. Jayaswal Neco Industries Limited, has indicated about evacuation of cargo by both rail and road. From the project feasibility report, however, it appears that evacuation of entire coking coal and steam coal will be by rail. Please confirm there will be no evacuation of cargo by road. If the port envisages road movement of cargo, a rebate in the consolidated handling rate may be proposed which may be derived based on the relevant cost of investment and operations for cargo not availing the facility of mechanised wagon loading system and marshalling yard. It may be desirable to have such tariff arrangement for road movement of cargo which may happen in future.	Yes. It is confirmed that evacuation is only by rail. The same has been confirmed to the short listed bidders in the pre bid meeting.
---------	---	---

7.2. The VPT again revised the upfront tariff calculation while responding to the queries raised by us. The main modification made by the VPT in the revised upfront tariff calculation are given below:

- (i). The Optimal Yard Capacity has been assessed considering stacking height of 6 tonnes/sq.mtrs for coking coal and 4 tonnes/sq.mtrs for steam coal as against uniform stacking height of 6 tonnes/sq.mtrs considered in its earlier proposal. Consequently Optimal Yard Capacity is re-calculated at 8.39 Million Tonnes Per Annum (MTPA) which is rounded off to 8.50 MTPA as against 9 million tonnes per annum considered by the VPT in its earlier proposal.
- (ii). In view of the modifications in the Optimal Capacity of the terminal, the estimation of power cost and consequently the Annual Revenue Requirement is also revised. The revised Annual Revenue Requirement for Cargo Handling Activity is Rs.13521.88 lakhs and for Berth Handling charges is Rs.1861.20 lakhs.
- (iii). The revised upfront tariff proposal by the VPT vis-à-vis of the upfront tariff proposal vide its earlier revision proposal dated 27 July 2009 is tabulated below:

(a). **Berth Hire Charges:**

(Rate per GRT per hour or part thereof)

Earlier proposal dated 27 July 2009		Revised proposal	
Foreign-going vessel (In Rs.)	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel (In Rs.)	Coastal vessel (In Rs.)
0.65	0.36	0.73	0.44

(b). **Coal Handling Charges:**

(Rate in Rs. per tonne)

Commodity	Earlier proposal dated 27 July 2009		Revised proposal	
	Foreign-going vessel	Coastal vessel	Foreign-going vessel	Coastal vessel
Coking Coal	147.70	88.60	155.90	93.55

(c). **Storage Charges:**

- (i). Free period: 10 days
- (ii). Storage charge for balance cargo remaining beyond the free period:

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Earlier proposal	revised proposal
(i).	For 1 st 5 days	9.00	1.85
(ii).	6 th to 10 th day	18.00	3.70
(iii).	11 th day onwards	36.00	7.40

8.1. A joint hearing in this case was held on 22 October 2009 at the Visakhapatnam Port Trust premises. The VPT made a presentation of its proposal. At the joint hearing, VPT and the concerned user / organisations and prospective bidders have made their submissions.

8.2. At the joint hearing, the VPT was advised to take action on the following points:

- (i). A detailed explanatory note on the mismatch of quay and yard capacities bearing in mind the developments to take place in mid / long term in the light of the infrastructure improvement plans reportedly drawn up by the port.
- (ii). The infrastructure improvement plans may be circulated to all users and prospective bidders of this case within the next 2 to 3 days time as agreed by the port.

8.3. Users and bidders were allowed one more opportunity to furnish their additional comments, if any, on the subject proposal to VPT and the port was advised to furnish its comment thereon within a week.

9.1. With reference to the points decided at the joint hearing, the VPT has furnished its reply vide letters dated 13 November 2009 and 14 November 2009 which is summarised below:

- (i).
 - (a). The mis-match between quay and yard capacity has been examined. The port has decided to increase the yard capacity by increasing the stacking yard area from 1.02 lakh sq. mtrs. to 1.22 lakh sq. mtrs. For this purpose, the port has decided to allot 5 acres of additional land to increase the yard capacity. With this increase, the optimal yard capacity is assessed at 10 Million Tonnes Per Annum (MTPA) which has been considered as the terminal capacity being lower of quay capacity assessed at 12.59 MTPA. Hence the mismatch in the yard and quay capacity is minimized to the extent possible.
 - (b). Further, in view of the concern expressed by the users in the joint hearing, the width of the berth is also proposed to be increased from 18.0 mtrs. to 21.0 mtrs. - With this, the total capital cost has increased from Rs.438.36 crores to Rs.461.57 crores. This cost is accepted in the Public Private Participation Appraisal Committee (PPPAC) meeting held on 11 November 2009. The proposal has been suitably modified based on the re-assessed yard capacity and the revised capital cost and revised upfront tariff calculation is furnished.
- (ii). The port has furnished details of infrastructure improvement plans which is summarised below:
 - (a). Deepening and widening of Inner Harbour entrance channel and turning circle to 11m. draft vessels was completed and deepening and widening of Inner Harbour entrance channel and turning circle to 12.5m. draft vessels has been taken up and is expected to be completed by October 2010.
 - (b). Port connectivity road of 12.5 kms. connecting National Highway as joint venture with NHA is operational which will enable free flow of movement of cargo.
 - (c). Development of Road infrastructure and fly over bridges at an estimated cost of Rs.215 cores is in progress. Other Road improvement proposals include development of road infrastructure and flyover bridges in 11th plan, strengthening of existing two lane roads including rehabilitation of bridges, development of internal roads to connect the Port connectivity road.
 - (d). Expression of Interest initiated for development of Truck terminal to have parking facilities for 1000 nos. trucks (approx) and 20 nos. trailers and

associated facilities with efficient communication system between place of loading/ unloading and parking area.

- (e). The port owns, operates and maintains 200 kms. of track length. There are 12 sidings and 17 open terminals in the port railway system. There are plans to develop 16 more sidings by 2007-12. The following are the rail connectivity proposals:

- Modernization of railway siding facilities at an estimated cost of Rs.25 crores is under progress.
- Revamping of East yard railway lines has been taken up and is progressing at a faster pace for facilitating loading of 8 full rakes as against 9 half rakes.
- Construction of 7 mtrs. height compound wall at East Yard is in progress.
- Development of interchange yard at Vadiapudi and reception and dispatch yard at Mindi and associated facilities at an estimated cost of Rs.81 crores.

- (f). Other logistics.

- Procurement of launches and barges is under progress.
- 3 nos. Locos of 3100 HP locos have been procured.
- Tenders invited for Hiring of High power Tugs which is in advanced stage of action.
- Work order issued for procurement of 2 nos. High power Tugs and is under progress.

- (iii). The VPT has vide letter dated 13 November 2009 confirmed that the revised upfront tariff proposal and the infrastructure improvement plans have been forwarded to the concerned users / user associations / prospective bidders.

- (iv). After the Joint hearing, comments were received from M/s.IL & FS and M/s.Gammon Infrastructure Projects Ltd. The clarifications on the issues raised by them have been reportedly furnished by the port.

9.2. With reference to the decision taken at the joint hearing, M/s.IL & FS Maritime Infrastructure Co. Ltd. have furnished their comments to TAMP with a copy to VPT. M/s.Mundra Port & Special Economic Zone Limited have also furnished their comments. The VPT has stated that it has also received comments from M/s.Gammon Infrastructure Projects Ltd. The VPT has given its remarks on the comments made by the bidders.

9.3. The main modifications in the revised upfront tariff proposal filed by VPT vide letter dated 13 November 2009 are given below:

- (i). The optimal capacity of the terminal is revised to 10 Million Tonnes Per Annum (MTPA) as against 8.5 MTPA considered in the earlier revised proposal.
- (ii). Capital cost of strengthening the berth updated and revised from Rs.4879.85 lakhs in the earlier proposal dated 14 September 2009 to Rs.5454.06 lakhs. The revised total capital cost is Rs.461.57 crores as against Rs.438.36 crores estimated earlier.
- (iii). (a). Miscellaneous capital cost (under cargo handling service) is estimated at 8% on civil and equipment cost instead of the prescribed norm of 5% which were considered by the VPT in its earlier revised proposal.

- (b). In the revised proposal, 8% of capital cost of berth including dredging (i.e. $8\% \times \text{Rs.}9296.06 \text{ lakhs} = \text{Rs.}743.68 \text{ lakhs}$) is estimated as Miscellaneous capital cost to meet Interest During Construction, Working Capital Margin, etc.
- (iv). Consequent to the above modifications, the capital cost of berth hire service, cargo handling service and the total capital cost are modified.
- (v). The estimation of operating cost are also modified with reference to the revised capital cost estimation. Estimates of License fee is also modified taking into consideration the additional land proposed to be allotted by the port.
- (vi). The revised Annual Revenue Requirement is given below:

(Rs. in lakhs)			
Sl. No.	Particulars	For cargo handling activity	For berth hire
(i).	Capital cost		
	(a). Civil	7259.40	9296.06
	(b). Mechanical and electrical equipment	26182.60	-
	(c). Miscellaneous	2675.37	743.68
	Total Capital Cost	36117.44	10039.74
(ii).	ROCE @ 16%	5778.79	1606.36
(iii).	Operating cost	8131.82	503.85
(iv).	Total revenue requirement	13910.61	2110.21

- (vii). The upfront tariff proposed by the VPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

- (a). Berth hire charges:

RATE PER GRT PER HOUR PART THEREOF	
Foreign-going vessel	
[in Re.]	
	0.71

- (b). Handling charges:

(Rate in Rs. per tonne)	
Nomenclature	Foreign
Handling charge for coking coal and steam coal	136.35

- (c). Storage charges:

- (i). Free period: 10 days
- (ii). Storage charge for balance cargo remaining beyond the free period:

Sl. No.	Particulars	Rate in Rs. per tonne per day or part thereof
(i).	For 1 st 5 days	1.65
(ii).	6 th to 10 th day	3.30
(iii).	11 th day onwards	6.60

- (d). Miscellaneous charge proposed at Rs.1.40 per tonne for sweeping, dust suppression and environment, etc.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff cap for handling coking coal and steam coal at Visakhapatnam Port Trust (VPT) to be developed on Public Private Participation (PPP) basis. The proposal is based on the guidelines for upfront tariff fixation issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in February 2008.

As per Clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports of February 2008, the tariff caps to be prescribed would be applicable to all the projects to be bid out for coking and steam handling at the Visakhapatnam Port Trust during the next five years. It is noteworthy that the VPT is well aware of this position.

- (ii). It can be seen from the narration of factual position recorded in the earlier part of this Order that the VPT has modified its proposal four times since its original proposal filed in December 2008. The capital cost estimated in the original proposal of December 2008 was Rs.413.92 cores, which was revised and updated for stated reasons. Even after the joint hearing held on the subject proposal, the VPT has revised its proposal vide letter dated 13 November 2009 wherein the capital cost is revised to Rs.461.57 cores. The VPT has confirmed that the revised proposal has been circulated to the concerned users / bidders.

Some of the prospective bidders have expressed a concern that the width of the berth proposed at 18 metres may not be sufficient from the operational point of view. This Authority had been repeatedly advising the VPT to reduce the mismatch between the yard capacity and the quay capacity. It was only in the revised proposal dated 13 November 2009 the VPT has addressed the concern expressed by bidders. The VPT has attempted to increase the yard capacity to 10 Million Tonnes Per Annum (as against 8.50 MTPA proposed in the earlier revised proposals) by considering allotment of additional area which reduce the gap between the quay and yard capacities to some extent. The last revised proposal filed by the VPT dated 13 November 2009 along with the information / clarification furnished during the processing of the case is considered in this analysis.

- (iii). The VPT has in general complied with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. Deviations proposed in some of the norms / parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.

(iv). Optimal Terminal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

- (i). Optimal quay capacity of the coal handling terminal is assessed at 12.59 Million Tonnes Per Annum (MTPA). The share of coking coal / steam coal assumed in the upfront tariff calculation is reportedly based on the traffic projections arrived in consultation with some of the industries in the region and new power / steel plants expected to come in that region. The port has confirmed that with the upgradation of the berth and deepening of the approach channel and turning circle of the outer harbour, will enable the operator to cater to capesize vessels upto 200,000 DWT upon commissioning of the mechanised coal handling terminal.
- (ii). The unloading norms prescribed in the upfront tariff guidelines for coal terminal are 50,000 tonnes per day for capesize vessels and 35,000 tonnes per day for panamax vessels. The VPT has considered the handling rate for capesize vessels carrying coking coal at 70,000 tonnes per day which is higher than the norms

prescribed in the guidelines. For panamax vessels, different handling rates are presumed viz. 42,000 tonnes per day for coking coal and 27000 tonnes per day for vessels bringing steam coal.

The VPT in order to have a competitive edge in the neighbouring ports and to achieve faster turnaround of vessel has proposed deployment of three unloaders as against the prescribed norm of two numbers. This is complimented with 3 mobile hoppers instead of the prescribed norm of 2 cranes. Consequently, the handling rate for capesize vessel and panamax vessel bringing coal has been considered higher than the norms prescribed in the guidelines. It has been reported that Public Private Participation Appraisal Committee has already considered the capital estimates for this project and approved it with the proposed set of plant and equipment. Though deployment of an additional ship unloader is proposed, the handling norms prescribed in the guidelines are not found to be increased proportionately. Some of the prospective bidders have, however, pointed out that the output rate of 70,000 TPD considered by the VPT is on the higher side.

The port has furnished calculation to show that three unloaders with 40 tonnes capacity and with installed unloading capacity of 1500 tonnes / loader can achieve average output of 70,000 TPD. For panamax vessels, the handling rate is assumed at 42000 TPD as against the handling norm of 35000 tonnes prescribed in the guidelines for this category of vessel. The assessment of average output of coking coal for capesize vessel and panamax vessels furnished by VPT is relied upon in this analysis.

The upfront tariff guidelines for coal handling terminal prescribes the handling norms for different size of vessels such as capesize / panamax vessels/ handy max. The guidelines do not prescribe separate productivity norms for different types of coal handled by different categories of vessel.

Despite specific request, the port has not furnished detailed calculation for assuming the handling rate of panamax vessels bringing steam coal vessels at 27000 tonnes per day as against 42000 tonnes per day adopted for panamax vessels bringing coking coal. The VPT has in general terms explained that the steam coal being lighter in weight in comparison to coking coal, the pickup is relatively lower reducing its productivity. Further, the steam coal being dusty by nature requires frequent water sprinkling service which also affects the handling rate.

There has been no pointed objection from any user/ user associations/ prospective applicants/ bidders with reference to the handling rate assumed by the VPT for steam coal handled by panamax vessels. In the absence of any thing contradictory available on record and also considering the limitation otherwise imposed by the yard capacity, this Authority relies upon the submissions made by the VPT.

(b). Optimal Yard Capacity:

- (i). The upfront tariff guidelines stipulates that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. In its earlier proposals of December 2008 and March 2009, the port proposed to develop 81250 square metres of area for stackyard which was revised to 102050 sq. mtrs. in its proposal of July 2009. Though an additional unloader is proposed to achieve higher productivity level, the capacity of the terminal

was, however, pegged at the yard capacity at 8.5 billion Tonnes Per Annum. It is noteworthy that the yard capacity is dependent upon the backup area available and the guidelines do not specify any norm for storage area to be considered. At the same time, the ground reality at a port cannot be wished away by the Authority considering storage area which will more or less match the quay capacity. As stated earlier, in view of the mismatch between the quay and yard capacities, it was repeatedly emphasized that the possibilities of improving the yard capacity should be examined by the port to increase the overall capacity of the terminal. The VPT has, therefore, reviewed the proposal and proposed to increase the area to be allotted for development of yard to 122330 square meters which will improve the capacity of the yard. The total area proposed for yard development is segregated into two i.e. 101530 sq. mtrs., for stacking of coking coal and 20800 sq. mtrs. for stacking steam coal.

(ii). Stacking Capacity:

The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre. The VPT has considered the stacking factor at 6 tonnes per square metre for coking coal and 4 tonnes per square metre for steam coal.

M/s. Vengal Off Terminal Limited have submitted that the stacking factor of 7.5 tonnes per square metre considered by the VPT in the original proposal cannot be achieved and have requested to maintain it at the level prescribed in the upfront tariff guidelines. Some of the bidders have also referred to the environmental issue with reference to the stack height proposed by the port.

Based on stack height of 9 to 10 metres achieved by the Vengal Off Terminal Private Limited operating in Visakhapatnam Port, the port finds that the stack height of 7 metres can be achieved. Regarding the environmental issues, the port has clarified that it proposes to construct 7 metres high compound wall as dust barrier at the proposed stack yard location.

Considering a stack height of 7 metres and density of coking coal at 0.932 tonnes/cum., the VPT has assessed that stacking factor of 6 tonnes per square metres can be achieved. It is reported that the Vengal Off Terminal Private Limited operating in Visakhapatnam Port Trust has achieved the average stacking of 5.97 tonnes/sq. mtr. in respect of coking coal in the last two years. Incidentally, even Gammon Infrastructure Projects Ltd. have suggested to maintain the stacking factor at 5.95 tonnes/sq. metres which is closer to the level considered by the VPT. Based on the clarification furnished by the port and recognising that the assumption made by the VPT is not very different from the stacking already achieved by the private terminal operator operating in the port, the stacking factor adopted by the VPT is considered in the analysis.

With regard to steam coal, the nature of cargo being light in weight and dusty, a stacking height of 5 metres is considered by the port. Stacking factor is accordingly considered at 4 tonnes per square metres based on the density of the cargo. This is still higher than the norm prescribed in the guidelines. The stacking factor assumed by the VPT is considered in the analysis without any modification.

(iii). Plot turnover:

The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12. Annual turnover ratio considered by VPT is 30. M/s. Vadinar Oil Terminal Limited has objected the turnover ratio assumed by the VPT and have requested to recognise turnover ratio as per the norms prescribed in the guidelines citing that no study has been done by the port about cargo evacuation through rail and road, availability of rakes, etc.

Another prospective bidder, Gammon Infrastructure Project Limited has requested to consider turnover ratio as 24 citing different grades of coal will have different dwell time period ranging between 15 to 35 days. The port has stated that the average dwell time for coking coal ascertained by the Consultant appointed by the port from one of the main importers of coking coal is stated to be 7 days. The average dwell time at Vizag Seaport Private Limited is reported at 10.7 days for coking coal. Hence, the port finds the average dwell time assumed at 10 days is reasonable. Based on the average dwell time, the turnover ratio of stockpile is considered at 30 while assessing the yard capacity. To our query to explain the supporting evacuation facilities to justify the plot turnover of 30 adopted by the VPT, the port has clarified that the improvement in rail connectivity envisaged to be developed by the port by the year 2012 is expected to increase rail side service and thereby increasing the evacuation of cargo and reduce the dwell time. As mentioned earlier, it is also necessary to improve yard capacity and in a capacity mismatch scenario, the yard has to be optimally utilised by discouraging long term storage of cargo. Based on the clarification furnished by the VPT, the turnover ratio considered by the VPT is adopted in the calculation of yard capacity. Incidentally, in the upfront tariff fixation of coal terminal at Paradip Port Trust (PPT) the turnover ratio at 30 was considered.

(iv). The optimal yard capacity of the mechanised terminal for handling coking coal and steam coal adopting the stacking factor and the turnover ratio as explained above and applying the formula prescribed in the guidelines is assessed at 10.18 Million Tonnes Per Annum (MTPA). If turnover ratio and cargo stacking factor are considered strictly as per norms, the yard capacity would be 2.15 Million Tonnes Per Annum as against 10.18 MTPA arrived at based on modified parameters.

(c). Optimal Terminal Capacity

The optimal capacity of mechanised terminal for handling coking coal and steam coal is considered at 10177986 tonnes per annum (around 10.18 MTPA) being lower of the two capacities i.e. quay and yard in the calculation of upfront tariff without any rounding off. Steam coal will use the capacity to the extent of 1.22 MTPA and the balance 8.96 MTPA is for coking coal.

(d). M/s. Vadinar Oil Terminal Limited have argued that 70% capacity utilisation cannot be achieved in the first year itself. It will take some time for the operator to ramp up the capacity and stabilize and has, therefore, requested to consider the capacity utilisation at lower levels in the initial year say at 30% and increase it gradually each year while fixing the upfront tariff. It has to be recognised that upfront tariff is to be fixed based on the optimal capacity irrespective of any traffic likely to be handled by the operator. As required by the guidelines, the upfront tariff fixation exercise will recognise only the optimal capacity of the terminal determined based on the given formula irrespective of the traffic handled.

It is for the concerned bidders to assess volume build up while formulating their financial bid.

(v). Capital Cost:

The revised capital cost for the coal terminal estimated by the VPT is Rs.461.57 crores of which Rs.100.40 crores is allocable to berthing activity and Rs.361.17 crores for cargo handling services as explained hereunder:

(a). Berthing activity:

- (i). As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services include cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require to consider the cost as per the estimated by the Port Trust.

The length of the mechanised coal berth is envisaged to be 356 metres and the width of the berth at 21 metres. The cost of berth is estimated at Rs.8786.22 lakhs. This includes estimated cost of Rs.5454.06 lakhs towards strengthening the General Cargo Berth plus Rs.3332.16 lakhs payable by the operator to the VPT as license fee towards the cost of constructed berth developed and made available by the VPT.

Though the port has referred this payment as license fee, it has to be recognized that it is the part of the constructed berth made available to the operator which otherwise the operator would have incurred for construction. In the instant case since the berth hire would be collected by the operator, it is logical to consider cost of constructing the required berth.

- (ii). The VPT has estimated Rs.509.84 lakhs towards dredging alongside the berth adopting the unit rate of Rs.300/cum based on the work recently done by M/s.Dredging Corporation of India. The estimation of the dredging cost is relied upon based on documentary evidence furnished by the port.
- (iii). The port has also estimated Miscellaneous Cost at Rs.743.68 lakhs towards interest during construction period, working capital margin, etc. applying 8% on the capital cost estimated for berth and dredging. The estimation of Miscellaneous Cost under berth hire service is not found to be in line with the capital cost norms prescribed in clause 4.4. of Annex-III of the upfront tariff guidelines. The port has not explained any reason with justification for the deviation made from the norms prescribed in the guidelines in this regard. That being so, the estimation of miscellaneous capital cost by the VPT under berth hire service which is not in line with the guidelines is excluded.

(b). Cargo handling activity:

- (i). Civil construction cost:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for coal terminal and require the port to estimate civil cost. The items of civil works generally adhere to normative list of items stipulated in the guidelines for the unloading terminal.

- (ii). Equipment cost:

As per the guidelines, the equipment cost is to be estimated for the list of equipment prescribed therein. The deviations made by the VPT from the normative level of equipment prescribed in the

guidelines and justification furnished by the port for such deviations are discussed hereunder:

- (a). The VPT has considered 3 number of ship unloaders as against norm prescribed at 2 nos. As stated earlier, the port has justified that the additional ship unloaders is proposed in order to have a competitive edge with the neighbouring ports and to achieve to faster turnaround of vessel. Consequently, as brought out in preceding paragraphs, the port has considered the average output rate higher than the norms prescribed in the guidelines.
- (b). The normative list of equipment prescribes 2 cranes, 2 nos. of reclaimers and 2 stacker amongst other equipment.

The VPT has explained mobile hoppers and gantry together form a unit and hence to compliment 3 unloaders, three mobile hoppers are considered instead of prescribed norm of 2 cranes.

Regarding stacker and reclaimers, the port has clarified that 1 stacker and 1 reclaimer and one stacker reclaimer cum stacker will serve the purpose for the stacking and reclaiming the cargo. As such the difference in equipment with reference to the norms stipulated is only on one equipment i.e. one reclaimer cum stacker. The port proposes deployment of one reclaimer-cum-stacker instead of one reclaimer and one stacker separately.

It is noteworthy that clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting give flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on justification furnished by the port and in view of port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the VPT and also recognising that none of the users / bidders have raised any objection on the complement of equipment proposed by VPT, this Authority accepts the estimates of these items.

- (iii). The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, works contract tax and soil investigation, engineering / supervision charge. Despite specific request, the VPT has not furnished supporting documents/ rate analysis etc., to validate the estimates of capital cost with reference to cost of berth, the unit rate adopted for civil work and equipment cost except for a copy of the recent bill for dredging work undertaken by the Dredging Corporation of India.

The Port has clarified that the estimates are prepared based on the VPT schedule of rates applicable from 1 June 2008 and Rate Analysis prepared in VPT schedule of rates and considering the amendments in the rates effective from 1 January 2009. For the items where rates not applicable in the VPT, rates prevailing in the market rates/ quotations are considered. With regards to mechanical and electrical equipment cost, the port has explained that the manufactures normally do not give budgetary offers to non-buyers. The cost is based on the recent purchases of similar equipment by other major ports and it is confirmed that the rate adopted for estimates is based on prevailing market rates.

For reasons explained by the port, this Authority relies on the estimates furnished by the port subject to modification in the estimation of miscellaneous capital cost as explained in the subsequent analysis. It is notable that none of the users or bidders have any objection on the civil and equipment cost estimated by the VPT.

- (iv). With reference to miscellaneous capital cost, the guidelines prescribe a norm of estimating this item 5% on civil and equipment cost. M/s. Vadinar Oil Terminal Limited has suggested that the norm for estimating miscellaneous cost should be increased to atleast 30% of the civil and equipment cost.

The VPT has in the revised proposal estimated miscellaneous capital cost at 8% on the civil and equipment cost. The port has stated that the total revised capital cost of Rs.461.57 crores which includes miscellaneous capital cost under the berth hire and miscellaneous capital cost under cargo handling service both estimated at 8% of the relevant civil and equipment cost has been accepted by the Public Private Participation Appraisal Committee (PPPAC).

The estimation of miscellaneous capital cost is not found to be in line with the norms prescribed in the guidelines. The reasons for considering the deviations are also not brought on record with necessary analysis to justify the modified norm considered by VPT. It is relevant to state here that the Miscellaneous Capital Cost in the upfront tariff setting of coal terminals at other Major Port Trusts has been estimated following the norms prescribed in the guidelines. There is, therefore, no extraordinary circumstances brought out by the port warranting deviation from the norms prescribed in the guidelines only in its case. That being so, the estimation of Miscellaneous Cost is modified and considered as per the norms prescribed in the guidelines.

- (v). Subject to the above modifications, the capital cost for berth hire service at Rs.9298.06 lakhs and cargo handling service at Rs.35114.17 lakhs summing to Rs.44410.23 lakhs is considered.
- (vi). M/s. Vadinar Oil Terminal Limited have suggested to take into account atleast 25% escalation on account of inflation and price escalation as the project would be implemented over a period of 2-3 years. It may be relevant to mention that the capital cost estimations are based on the rate prevailing as of January 2009. As per upfront tariff guidelines, annual indexation of the base upfront tariff cap is allowed @ 60% of the WPI.
- (vii). The return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost. M/s. Vadinar Oil Limited has requested to enhance return to 20% in view of the present slow down in investment, difficulty in the procuring credit facility etc. It is relevant here to mention that the rate of ROCE was reviewed recently by this Authority and it was decided to adopt ROCE of 16% for the year 2009-10 to determine tariff for major ports and private terminals. Hence the return on capital employed is computed at 16% on the estimated capital cost. This works out to Rs.14.87 crores for berth hire service and Rs.56.18 crores for cargo handling services.

(u). Operation Cost

- (a). Gammon Infrastructure Projects Ltd. has requested to consider power consumption at 2.393 units per tonne based on some analysis for similar

project. The VPT has clarified that the power consumption in case of mechanised iron ore handling at the port is less than 1 unit per tonne and the 1.4 per tonne assumed in the calculation as per the norms prescribed in the guidelines is reasonable. The upfront tariff setting for coal terminal of other Major Ports such as Mormugao Port Trust and Paradip Port Trust also recognised the power consumption as per the norms prescribed in the guidelines. Power Consumption at 1.4 unit per tonne is as per the norms prescribed which is considered in the estimation of operating cost.

The unit cost of power considered by the VPT is Rs.6.20 and the port has confirmed that it is based on the prevailing unit cost of power incurred by the port. Even in the upfront tariff earlier determined in February 2009 for multipurpose cargo berth and liquid cargo berth, the VPT had indicated the unit rate of power at Rs.6.20 which was considered by this Authority.

- (b). As per the norms, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets
- (c). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets.
- (d). Lease rentals is calculated for 122330 sq. mtrs. of storage area, 6600 sq. mtrs. of for conveyor and 1000 sq. mtrs. of area for office and operational buildings for land proposed to be allotted by the VPT for the terminal's operation.

The VPT has confirmed that lease rent is estimated based on the rate approved by this Authority for quinquennium of 2003-08. Annual escalation is considered @ 2% per annum as per the existing schedule of rates from the years 2004-05 onwards to 2009-10. The port has clarified that the rate for land (to be) allotted in Zone IB is not approved by this Authority, hence the unit rate is considered at the existing lease rent applicable for Zone IA which is adjacent and analogous to Zone IB.

The guidelines for upfront tariff guidelines stipulate that the lease rent for the port land is to be estimated based on the rate prescribed in Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The lease rent of the land belonging to the VPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/41/2005- VPT on 22 April 2008 for the quinquennium 1998-2003 and 2003-2008 following the Government guidelines on land policy issued in March 2004. The lease rent approved by this Authority is due for revision but the port has not yet filed any proposal for revision of lease rental in line with the guidelines of the Government on land policy of major ports.

- (e). The guidelines requires the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

In its revised proposal, the VPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at other Port Trusts, this position

was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

(g) In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation @ 3.34% of the capital cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berthing service. In this context, it is noteworthy that clause 3.6 of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

(vi) The statement for fixing upfront tariff submitted by the VPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.

(a) The total revenue requirement from cargo handling service is estimated at Rs.13705.53 lakhs which is an aggregate of operating cost of Rs.8087.26 lakhs and Return on capital cost of Rs.5618.27 lakhs.

(b) As per the guidelines, 98% of the total revenue requirement is apportioned to handling charge and 1% each to storage charge and miscellaneous charge for arriving at the pre-determined tariff.

(c) As brought out earlier, the handling rate for (steam coal assumed is different from coking coal). The port was, therefore, advised to consider proposing a differential composite handling rate based on the productivity for the said two cargo items. The Upfront Tariff guidelines do not explicitly require prescribing separate rates for different categories of coal. The VPT has also insisted prescription of uniform tariff for both the cargo items citing that even for the same cargo the coking coal productivity will vary depending upon difference grades of coking coal, age of the vessels etc. Thus based on the optimal capacity of the terminal assessed at 10.18 MTPA, the composite handling rates to meet the estimated revenue requirement of Rs.13434.41 lakhs from cargo handling service works out to Rs.131.94 per tonne.

(d) Composite handling charge proposed by the VPT include charges for unloading of the cargo from the vessel, transfer to the point of storage, storage at the stackyard for a period, reclaiming from stackyard, loading on railway wagons including wharfage and supply of miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates. Such as users are required to pay charges for delays beyond the time specified in the guidelines of 2002 and berth hire shall stop when the berth is not in a state to receive cargo when the operator is not in a position to effect delivery of the cargo as requested by user for the reasons attributable to the operator proposed by the VPT are incorporated in the upfront tariff.

In view of modification in the optimal terminal capacity and estimated annual revenue requirement, the unit storage charge proposed by the VPT based on the optimal capacity and estimated annual revenue requirement is Rs.1.58 per tonne.

(e) The storage charge for the first 10 days is Rs.1.58 per tonne and thereafter it is Rs.0.15 per tonne per day. The approach adopted by the VPT for the storage charge is in line with the condition of final discharge from the Scale of Rates of the Port.

(f) Based on the modified revenue requirement and modified optimal capacity, the upfront tariff for the first 10 days is Rs.1.35 per tonne and thereafter it is Rs.0.15 per tonne per day. The approach adopted by the port is in line with the condition of final discharge from the Scale of Rates of the Port.

miscellaneous charge covers charges for sweeping, dust suppressions, environment safety etc.

- (g). The revenue requirement from berthing service works out to Rs.1983.78 lakhs as against Rs.2110.21 lakhs estimated by the port.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire at other major port trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only for the stated reasons.

The VPT has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at Re.0.71 per GRT per hour or part thereof. The methodology followed by the VPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The optimal capacity of the terminal is limited by the yard capacity. Accordingly, the quantum of steam coal is considered at 1.22 MTPA i.e. at the level determined in the yard capacity calculation. The percentage share of cape size / panamax vessels bringing coking coal furnished by the VPT is taken as the base for distributing the coking coal capacity. Subject to the above modifications, the berth hire is Re.0.654 per GRT per hour for foreign going vessel (calculation attached as part of Annex - I).

- (h). The port has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in berth hire as well as composite handling charge as per clauses 4.3 and 6.1.2 of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005. The revenue impact of allowing such concession is, however, not considered while arriving at the proposed rates concessional tariff. On being pointed out, the port has confirmed that no coastal vessels/coastal movements of cargo is envisaged at the proposed coal terminal as the coking coal is being imported from other countries. Though prescribing concession rate to coastal cargo / vessel may not have any impact on the revenue realization, concessional rate is prescribed for coastal category in line with the Government policy in this regard.
- (viii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, per day are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of VPT and other private terminals operating in VPT.
- (ix). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall stop 4 hours after the vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for a false signal, non accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect deliver/ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator proposed by the VPT are incorporated in the upfront tariff schedule for coal terminal.
- (x). The VPT has proposed to prescribe a few conditions regarding the commencement of free period which are in line with the prescription at the other major ports / private terminals. The condition stating that free period shall commence after complete discharge of vessel cargo are modified to state it will commence from the day following the day of completion of final discharge from the vessel in line with the conditions prescribed in the Scale of Rates of the Visakhapatnam port and other ports.
- (xi). Recognising that conditionalities fixed now would applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, is prescribed at 2% above the Prime Lending

Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority.

12.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of 1 January 2009 as reported by the VPT, it is appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2009 as rightly stipulated by VPT also in general note 6 in the proposed Scale of Rates.

12.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

12.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

12.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

12.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Visakhapatnam Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Visakhapatnam Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

12.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Visakhapatnam Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

13. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for handling coking coal and steam coal at Visakhapatnam Port Trust attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT. III/4/143/09-Exdy.]

FRONT-ON TARIFF FOR COAL TERMINAL AT VISAKHAPATNAM PORT TRUST

ANNEX - I

		Rs. in lakhs	
Sl. No.	Particulars	Revised estimates furnished by the VPT	Estimates modified by TAMP
1. Quay Capacity			
1.1	Capacity of Capesize vessels (for coking coal vessels) (S1)	42%	42%
1.2	Capacity of Panamax vessels (for coking coal) (S2)	28%	28%
1.3	Capacity of Panamax vessels (for handling steam coal) (S3)	30%	30%
1.4	Capacity (in tonnes per day)		
1.5	Capacity (for coking coal) (P1)	70000	70000
1.6	Capacity (for coking coal) (P2)	42000	42000
1.7	Capacity (for steam coal) (P3)	27000	27000
1.8	$P1 + P2 + P3$	12585930	12585930
1.9	Capacity in million tonnes	12.59	12.59
2. Yard Capacity			
2.1	Area available for the Port (in square metres) (A)	For coking coal 101536 For steam coal 20800	For coking coal 101536 For steam coal 20800
2.2	Area for stacking (sq) (U)	70%	70%
2.3	Capacity per square metre (tons) (Q)	For coking coal 6 T/sqm For steam coal 4 T/sqm	For coking coal 6 T/sqm For steam coal 4 T/sqm
2.4	Ratio of the plot (T)	30	30
2.5	Capacity (in tonnes) = $0.7 \times A \times U \times Q \times T$ (for coking coal)	8954946	8954946
2.6	Capacity (in tonnes) = $0.7 \times A \times U \times Q \times T$ (for Steam coal)	1223040	1223040
2.7	Capacity (in tonnes)	10177986	10177986
2.8	Capacity in million tonnes	10.17	10.18
2.9	Capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay and optimal stack yard capacity (in Million tonnes)	10.00	10.18
3. Handling Activity			
		Rs. in lakhs	Rs. in lakhs
3.1	Approach	260.58	260.58
3.2	Unloading of ship, ship unloader wagons & wagon loading	1834.21	1834.21
3.3	Transfer towers	1521.18	1521.18
3.4	Transfer towers	1865.57	1865.57
3.5	Transfer towers	1010.27	1010.27
3.6	Transfer towers	52.71	52.71
3.7	Transfer towers	658.88	658.88
3.8	Transfer towers	56.00	56.00
3.9	Subtotal (a)	7259.40	7259.40
3.10	Transfer towers	7817.42	7817.42
3.11	Transfer towers	2152.62	2152.62
3.12	Transfer towers	1699.44	1699.44
3.13	Transfer towers	1812.73	1812.73
3.14	Transfer towers	2265.92	2265.92
3.15	Transfer towers	169.95	169.95
3.16	Transfer towers	6588.15	6588.15
3.17	Transfer towers	793.07	793.07
3.18	Transfer towers	135.95	135.95
3.19	Transfer towers	2747.42	2747.42
3.20	Subtotal (b)	26182.67	26182.67
3.21	Cost (VPT has estimated this item at 8% on (a) and (b).)		
3.22	Considered at 5% on (a) and (b) as per norms	2675.37	1672.10
3.23	Cost for Handling Activity (a + b + c)	36117.44	35114.17
4. Berthing Services			
4.1	General Cargo Berth	8786.22	8786.22
4.2	Oilspade berth	509.84	509.84
4.3	Cost [8% on (a) and (b)]	743.68	0
4.4	Cost for berthing services (a+b+c)	10039.74	9296.06
4.5	Cost of the Project (i+h)	46157.18	44410.23

Sr. No.	Particulars	Revised estimates furnished by the VPT	Estimates modified by TAMP
III	Operating Cost		
(i)	Cargo Handling Activity		
	(a) Power (Rs. 4.14 per tonne, Rs. 2.20 per unit)	1832.79	1832.79
	(b) Repair & Maintenance	361.17	351.14
	- Civil Assets (1% on civil work)	2949.75	2949.75
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical works)	241.65	241.65
	(c) Insurance (1% on Gross fixed assets)	1755.71	1755.71
	(d) Depreciation	8151.82	8047.26
	(e) License Fee		
	(f) Other Expenses (wages, salaries and overheads (5% on gross value of assets))		
	Total Operating Cost		
IV	Revenue Requirement & proposed tariff		
(i)	Cargo Handling charges		
	1. Revenue Requirement		
	(a) Total Revenue Requirement	13332.40	13431.41
	(b) Return on capital Employed @ 15%	10.00	10.16
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	13342.40	13441.57
	2. Apportionment of Revenue Requirement		
	(a) Coal Handling Charges (1% of ARR)	133.42	134.42
	(b) Storage Charges (1% of ARR)	133.42	134.42
	(c) Miscellaneous Charge (1% of ARR)	133.42	134.42
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	399.26	403.26
	3. Proposed tariff per tonne rate		
	(a) Coal Handling Charge (Composite)		
	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	133.42	134.42
	- Capacity (Million Tonnes per annum)	10.00	10.16
	Composite Handling Charge - cargo wise (foreign)	13.34	13.44
	(b) Storage Charges		
	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	133.42	134.42
	- % of Cargo likely to be stored	17.00	17.31
	- Cargo likely to be stored (lakhs tonnes)	1.70	1.73
	(c) Free period	10 days	10 days
	(d) Storage Charge (beyond the free period)		
	- First five days	1.50	1.50
	- 6th day to 10th day	1.10	1.10
	- 11th day onwards	0.32	0.32
	(e) Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	133.42	134.42
	- Capacity (Million Tonnes per annum)	10.00	10.16
	- Miscellaneous Charge per tonne	1.40	1.38
(ii)	BERTH HIRE CHARGES		
	(a) Revenue Requirement		
	(i) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	92.96	92.96
	(ii) Depreciation	310.49	310.49
	(iii) Insurance (1% on total cost for berth hire service)	100.40	92.96
	(b) Return on capital Employed @ 15%	10.00	10.16
	Total Revenue requirement from Berth hire services	513.85	506.97
	Berth hire Charge		
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour in Rs.)	8.32	8.32
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in Rs.	0.43	0.43

BERTH HIRE COMPUTATION

Furnished by VPT vide letter dated 13 November 2009

Sr. No.	Particulars	Unit	Coking Coal	Steam Coal	Total
I.	Average DWT	Tonnes	140000	80000	220000
II.	Ratio	%	18%	35%	100%
III.	Ship day output	Tonnes/day	70000	42000	112000
IV.	Average GRT	Tonnes	77000	44000	121000
V.	Average parcel size	Tonnes	120000	72000	192000
VI.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	3500000	1800000	5300000
VII.	Average no of berth days (vi/iii)	Days	50	44	94
VIII.	No of berth hours (24 x vii)	Hours	1200	1056	2256
IX.	Expected number of vessels (v/v)	No of vessels	14	17	31
X.	Total GRT hours	Tonnes hours	11550000	4804800	16354800
XI.	Revenue Requirement	Rs. in lakhs			2110.23
XII.	Berth hire - foreign going vessel (at Rs. per GRT per hour or part thereof)				0.71

Modified calculation by TAMP

Sr. No.	Particulars	Unit	Coking Coal	Steam Coal	Total
I.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	1790000	351000	2141000
II.	Average DWT	Tonnes	140000	80000	220000
III.	Ship day output	Tonnes/day	70000	42000	112000
IV.	Average GRT	Tonnes	77000	44000	121000
V.	Average parcel size	Tonnes	120000	72000	192000
VI.	Average no of berth days (vi/iii)	Days	25.6	45.3	70.9
VII.	No of berth hours (24 x vi)	Hours	614	1087	1701
VIII.	Expected number of vessels (v/v)	No of vessels	23	17	40
IX.	Total GRT hours	Tonnes hours	11818000	4727000	16545000
X.	Revenue Requirement	Rs. in lakhs			30326900
XI.	Berth hire - foreign going vessel (x/ix)	Rs per GRT per hour or part thereof			0.664

Annex - II**VISAKHAPATNAM PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MECHANISED HANDLING OF COKING COAL AND STEAM COAL****1.1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Foreign going vessel"** means any vessel other than a Coastal vessel.
- (iii). **"Day"** shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the customs or Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of vessel related charges; and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession
- (iii). Interest on delayed payments / refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.

- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vi). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels : likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Re.)	Coastal Vessel (in Re.)
1.	Vessels	0.654	0.392

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupied the berth till she vacates the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles as its berth for continuous one hour or more due to non-availability / break down of terminal operator's equipment or power failure or any reasons attributable to the terminal operator.
- (iv). (a). Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
- (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
- (c). The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (v). The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.

"False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This

excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

3. CARGO HANDLING CHARGES:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Coking coal	Per Metric Tonne	131.94	79.16
(b).	Steam coal	Per Metric Tonne	131.94	79.16

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard up to a free period of 10 days reclaiming from stackyard and loading on to railway wagons including wharfage and supply of labour whenever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4. STORAGE CHARGES:

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period shall be as below:

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Commodity	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 th day to 10 th day for the balance cargo	Rate for 11 th onwards for the balance cargo
1.	Coking coal and Steam coal	1.58	3.16	6.32

Notes:

- (i). 10 free days shall be allowed. Free period shall commence from the day following the day of complete discharge of vessel cargo. For the purpose of calculation of free period, Custom notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the Terminal operator.

5. MISCELLANEOUS CHARGES:

The following Miscellaneous charges are applicable of coking coal and steam coal handled:

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
(i).	Charges for Sweeping, dust suppression and environment etc.	1.35

6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2009 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.